



TESIS - RC 142501

EVALUASI PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL PADA RUAS JALAN PROVINSI DI KOTA KENDARI SULAWESI TENGGARA

**THAHIRAH MUHSIN
3115207811**

**DOSEN PEMBIMBING
Dr. Ir. Ria A. A. Soemitro, ST., M.Eng.
Ir. I Putu Artama Wiguna, MT., Ph.D.**

**PROGRAM MAGISTER
BIDANG KEAHLIAN MANAJEMEN ASET INFRASTRUKTUR
DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL, LINGKUNGAN DAN KEBUMIHAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2018**



TESIS RC - 142501

EVALUASI PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL PADA RUAS JALAN PROVINSI DI KOTA KENDARI SULAWESI TENGGARA

THAHIRAH MUHSIN
3115207811

DOSEN PEMBIMBING:
Dr. Ir. Ria A. A. Soemitro, ST., M.Eng.
Ir. I Putu Artama Wiguna, MT., Ph.D.

**PROGRAM MAGISTER
BIDANG KEAHLIAN MANAJEMEN ASET INFRASTRUKTUR
DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL, LINGKUNGAN DAN KEBUMIHAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2018**



THESIS RC - 142501

EVALUATION OF THE IMPLEMENTATION OF MINIMUM SERVICE STANDARDS ON PROVINCIAL ROAD SEGMENTS IN KENDARI CITY SOUTHEAST SULAWESI

THAHIRAH MUHSIN
3115207811

SUPERVISORS:
Dr. Ir. Ria A. A. Soemitro, M.Eng
Ir. I Putu Artama Wiguna, MT., Ph.D

**MAGISTER PROGRAM
INFRASTRUCTURE ASSET MANAGEMENT SPECIALTY
DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
FACULTY OF CIVIL, ENVIRONMENTAL AND GEO-ENGINEERING
SEPULUH NOPEMBER INSTITUTE OF TECHNOLOGY
SURABAYA
2018**

LEMBAR PENGESAHAN

Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar

Magister Teknik (M.T.)

Di

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :

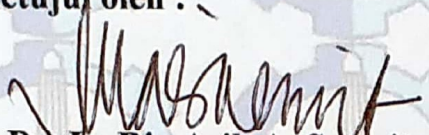
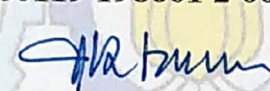
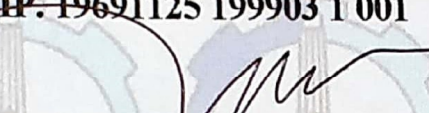
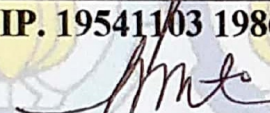

THAHIRAH MUHSIN

NRP. 3115207811

Tanggal Ujian : 10 Januari 2018


Periode Wisuda : Maret 2018

Disetujui oleh :

1.  Dr. Ir. Ria Asih A. Soemitro, M.Eng (Pembimbing 1)
NIP. 19560119 198601 2 001
2.  Ir. I Putu Artama Wiguna., MT., Ph.D (Pembimbing 2)
NIP. 19691125 199903 1 001
3.  Dr. Ir. Hitapriya Suprayitno, M.Eng (Penguji)
NIP. 19541103 198601 1 001
4.  Ir. Herry Budianto, M.Sc. (Penguji)
5.  Mohammad Arif Rohman, ST., M.Sc. Ph.D (Penguji)
NIP. 19771208 200501 1 002



Fakultas Teknik Sipil, Lingkungan dan Kebumihan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Dekan,


IDAA Warmadewanthi, ST., MT., Ph.D
Nip. 19750212 199903 2 001

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

EVALUASI PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL PADA RUAS JALAN PROVINSI DI KOTA KENDARI SULAWESI TENGGARA

Nama Mahasiswa : Thahirah Muhsin
NRP : 3115207811
Dosen Pembimbing : Dr. Ir. Ria Asih. A. Soemitro, M.Eng
Ir. I Putu Artama Wiguna, M.T, Ph.D

ABSTRAK

Standar Pelayanan Minimal (SPM) jalan adalah ukuran teknis jalan yang harus diwujudkan oleh penyelenggara jalan agar jalan dapat beroperasi sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan. Penetapan SPM jalan lebih lanjut diatur melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 01/Prt/M/2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang dengan indikator pelayanan dasar bidang jalan terdiri atas tingkat kondisi jalan provinsi baik dan sedang serta terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di wilayah provinsi. Penelitian ini dimaksudkan untuk untuk mengevaluasi kondisi serta konektivitas jalan provinsi di Kota Kendari dalam upaya penerapan SPM Bidang Jalan.

Metode yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan mengidentifikasi kondisi eksisting dan konektivitas jalan serta persepsi masyarakat terhadap 10 (sepuluh) ruas jalan provinsi di Kota Kendari. Data yang gunakan adalah data sekunder yang terdiri atas data kondisi jalan, LHR, kecepatan rata-rata dan peta jaringan jalan provinsi dari Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara serta data primer dengan survei langsung di lapangan dan penyebaran kuesioner kepada pengguna jalan. Evaluasi dilakukan dengan melakukan perbandingan langsung menggunakan Model Evaluasi Ketimpangan (*The Discrepancy Evaluation Method*).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi jalan provinsi dalam keadaan baik dan sedang (mantap) sebesar **55,60%** dimana Standar Pelayanan Minimalnya adalah **60%** sedangkan nilai konektivitas jalan adalah sebesar **89,40%** dengan Standar Pelayanan Minimal **100%** dan menurut persepsi pengguna jalan, tingkat pelayanan kondisi jalan adalah sebesar **49,25%** dan tingkat konektivitas di Kota Kendari sebesar **81,2%**. Dengan kendala penerapan SPM diantaranya terbatasnya anggaran dan sumber daya manusia serta kurangnya penyedia jasa yang kompeten. Sedangkan hasil proyeksi kondisi perkerasan diketahui bahwa pada tahun 2019 dengan i faktual sebesar **4,37%** diperoleh kenaikan IRI sebesar **0,02623 m/Km** dan dengan faktor penyesuaian nilai perkembangan lalu lintas pertahun diperoleh pertambahan nilai IRI sebesar **14,397 m/Km**.

Kata Kunci : kondisi jalan, konektivitas, jalan provinsi, standar pelayanan minimal, Kota Kendari

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

EVALUATION OF MINIMUM SERVICE IMPLEMENTATION ON PROVINCIAL ROADS IN KENDARI SULAWESI TENGGARA

Student Name : Thahirah Muhsin
Student ID No. : 3115207811
Advisors : Dr. Ir. Ria Asih. A. Soemitro, M.Eng
Ir. I PutuArtamaWiguna, M.T, Ph.D

ABSTRACT

Road Minimum Service Standard (MSS) is technical measurement standard of roads that should be achieved by road authority so It can functioned properly according to regulated service standar. Road SPM is furtherly explained in Public Works Ministerial Regulation Number 01/PRT/M/2014 about Minimum Service Standard on Public Works and Spatial Planning Field with road basic indicators, i.e. good and medium level of provincial road condition, and the connectivity of production and activities center in provincial area. This study is aimed to evaluate provincial road condition and connectivity in Kendari city in order to implement this MSS on road sector.

The method used in this research is to identify the existing condition and road connectivity and public perception toward 10 (ten) provincial road segments in Kendari City. All required data are obtained secondary data consisting of road condition data, LHR, average speed and map of the provincial road network from the Water Resources and Highways Department of Southeast Sulawesi Province as well as primary data by direct field survey and questionnaires distribution to road users. Evaluation is done by direct comparison using The Discrepancy Evaluation Method.

The study result in Kendari city aquired several findings, i.e. : 55,60% of provincial roads is in good and medium condition while the MSS is 60%; road connectivity value is 89,40% while it should be 100% on the MSS; and according to the perception road user in Kendari City, the service level of roads condition is 49.25% and connectivity level is 81.2%.The implementation of MSS has few constraints, i.e. limited budget and human resources, and also the least of competent service providers. Pavement condition projection by 2019 with factual i at 4,37% deriving IRI value increasing at 0,02623 m/km, and with the adjustment factor of annual traffic fluctuation, the IRI value increasing is 14,397 m/km.

Key words : road condition, connectivity, provincial road, Minimum Service Standard, Kendari city

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah. Puji syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT atas berkah yang diberikan sehingga tesis dengan judul “Evaluasi Peerapan Standar Pelayanan Minimal pada Ruas Jalan Provinsi di Kota Kendari Sulawesi Tenggara” ini dapat diselesaikan dengan baik. Penyusunan tesis ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Teknik (M.T.) pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil, Lingkungan dan Kebumihan di Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya. Dalam penyusunannya penulis menghadapi banyak kendala, namun dengan bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, kendala tersebut dapat diatasi. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih yang sedalam-dalamnya kepada Ibu **Dr. Ir. Ria Asih A. Soemitro, M.Eng** dan Bapak **Ir. I Putu Artama Wiguna, M.T, Ph.D** selaku dosen pembimbing yang telah banyak memberikan masukan, arahan serta bimbingan yang sangat membantu penulis. Tak lupa ucapan terimakasih kepada dosen penguji yang memberikan masukan yang bermanfaat untuk perbaikan tesis ini. Ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya juga penulis sampaikan kepada :

1. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menjadi karyasiswa di Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya.
2. Seluruh dosen pengajar dan staf Program Magister Manajemen Aset Infrastruktur ITS Surabaya
3. Suami, kekasih dan sahabat Satrur Rijal, ST atas segala dukungan dan doa yang terus diberikan serta anak-anakku Syafaat Fathir Al Fajr, Syarkhan Fadhlurrahman dan Dedek yang selalu menjadi anak baik dan sabar selama penulis ‘sekolah’ dan jauh dari rumah.
4. Ummi Hj. Aminah Al Bor’I serta Mama Satria dan Bapak Ukkas yang tak henti memberikan doa dan ridhonya kepada penulis serta seluruh keluarga yang sangat mendukung penulis menyelesaikan pendidikan. Terutama kepada Bapak H. Ghufro, SH dan Kak Balqis Muhsin.
5. Teman-teman MAI 2015, semoga silaturahmi tidak terputus meski penulis kembali ke ‘Timur’. Dan terutama buat Adek Puji Kamulyan, terimakasih

untuk semua idenya dan maaf karena tuntutan profesionalitas namamu tidak bisa ditempatkan di urutan kedua.

6. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu atas semua bantuan, dukungan, doa dan semangatnya.

Penulis menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari kesempurnaan, sehingga segala masukan baik kritik maupun saran sangat penulis harapkan untuk perbaikan tesis ini di masa yang akan datang.

Surabaya, 2018

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN.....	i
ABSTRAK	iii
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL	xiii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Ruang Lingkup Penelitian	4
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....	5
2.1 Sistem Pelayanan Publik	5
2.1.1 Pengertian Pelayanan publik.....	5
2.1.2 Standar Pelayanan	7
2.2 Kajian Peraturan tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Jalan..	7
2.2.1 Ukuran Pelayanan Jalan yang Selama Ini Digunakan	10
2.2.2 Standar Pelayanan Minimal Penyediaan Jalan Berdasarkan Permen PU No. 1/2014.....	11
2.3 Jalan.....	20
2.3.1 Definisi Jalan Perkotaan/Semi Perkoatan	21
2.3.2 Klasifikasi Jalan Menurut Statusnya.....	22
2.3.3 Jaringan Jalan	24
2.3.4 Manajemen Jalan	27
2.3.5 Konsep Pengelolaan Pemeliharaan Jalan.....	30
2.4. Penelitian Terdahulu.....	34
BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN	37
3.1 Lokasi Penelitian.....	37
3.2 Ide dan Rancangan Penelitian.....	37

3.3 Teknik Pengumpulan Data	41
3.4 Instrumen Penelitian.....	42
3.5 Teknik Analisis Data	43
3.6 Populasi dan Teknik Pengambilan Sampel	49
3.6.1 Populasi.....	49
3.6.2 Sampel	49
BAB 4 ANALISA DAN HASIL PENELITIAN.....	51
4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian	51
4.1.1 Kota Kendari	51
4.1.2 Penyelenggara Jalan Provinsi Sulawesi Tenggara	56
4.1.3 Jalan Provinsi di Kota Kendari	61
4.2 Data Karakteristik Responden	62
4.2.1 Penyelenggara Jalan Provinsi di Kota Kendari	63
4.2.2 Pengguna Jalan Provinsi di Kota Kendari	63
4.3 Kondisi Eksisting	68
4.3.1 Kondisi Jalan Provinsi di Kota Kendari	68
4.3.2 Konektivitas Jalan Provinsi di Kota Kendari.....	70
4.4 Analisis dan Pembahasan	78
4.4.1 Analisa Kondisi Eksisting Standar Pelayanan Minimal Jalan	78
4.4.2 Hasil Evaluasi Terhadap permen PU No. 1/2014	83
4.4.3 Hasil Evaluasi Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan	83
4.4.4 Kendala yang Dihadapi Dalam penerapan Standar Pelayanan Minimal Jalan Provinsi Di Kota Kendari	100
4.4.5 Prediksi Tingkat pelayanan Jalan Provinsi di Kota Kendari Hingga Akhir Tahun Capaian (2019)	106
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	111
5.1 Kesimpulan	111
5.2 Saran	112
DAFTAR PUSTAKA	113
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Model Pelayanan terhadap Aspek Kondisi Jalan	10
Gambar 2.2 Pengertian Umum Tentang Kondisi Jalan	32
Gambar 3.1 Peta Jaringan Jalan Provinsi Di Kota Kendari	37
Gambar 3.2 Diagram Alur Penelitian	41
Gambar 4.1 Bagan Struktur Organisasi Dinas SDA dan BM Prov. Sultra	58
Gambar 4.2 Struktur Organisasi Bidang Bina Marga Dinas SDA dan BM Prov. Sultra	60
Gambar 4.3 Karakteristik Pengguna Jalan Berdasarkan Jenis Kelamin	64
Gambar 4.4 Karakteristik Pengguna Jalan Berdasarkan Pekerjaan	65
Gambar 4.5 Karakteristik Pengguna Jalan Berdasarkan Kendaraan	66
Gambar 4.6 Karakteristik Pengguna Jalan Berdasarkan Domisili	67
Gambar 4.7 Kawasan Pusat Pemerintahan Kota Kendari	70
Gambar 4.8 Kawasan Strategis Teluk Kendari	71
Gambar 4.9 Lokasi RSUD Abu Nawas Kendari	72
Gambar 4.10 Lokasi RSUD Bahteramas Kendari	72
Gambar 4.11 Lokasi Pelabuhan Perikanan Samudera	73
Gambar 4.12 Lokasi Terminal Puuwatu	74
Gambar 4.13 Lokasi Terminal Baruga	74
Gambar 4.14 Kawasan Universitas Haluoleo	75
Gambar 4.15 Kawasan Pusat perkantoran Pemrov. Sulawesi Tenggara	75
Gambar 4.16 Kawasan Kota Lama	76
Gambar 4.17 Lokasi Pasar Kota	76
Gambar 4.18 Lokasi Pasar Baru	77
Gambar 4.19 Lokasi Pasar Baruga	77
Gambar 4.20 Lokasi Mall Mandonga	78
Gambar 4.21 Lokasi Lippo Plaza dan Briliyan Plaza Kendari	78

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Sub Bidang Jalan.....	12
Tabel 2.2 Korelasi antara Nilai RCI dan Jenis Permukaan Jalan.....	18
Tabel 2.3 Klasifikasi jalan menurut kelas jalan.....	25
Tabel 2.4 Klasifikasi Jalan Menurut Medan Jalan.....	25
Tabel 2.5 Kecepatan Rencana VR Menurut Fungsi Jalan.....	25
Tabel 2.6. Lebar Jalur Dan Bahu Jalan Sesuai VLHR.....	26
Tabel 2.7. Lebar Jalur Ideal Berdasarkan Fungsi Jalan	27
Tabel 2.8 Karakteristik Jalan Berdasarkan Jenis Tingkat Pelayanan Jalan	29
Tabel 3.1. Instrumen Penelitian.....	43
Tabel 3.2 Kategori Indeks Links	45
Tabel 3.3 Sebaran Sampel untuk Penyelenggara Jalan.....	50
Tabel 3.4 Jumlah Populasi dan Sampel untuk Pengguna Jalan.....	50
Tabel 4.1 Luas Wilayah Berdasarkan Kecamatan.....	51
Tabel 4.2 Jumlah Penduduk dan Persebarannya Menurut kecamatan	53
Tabel 4.3 Detai panjang Jalan yang Ada di Kota Kendari	53
Tabel 4.4 Jenis Kendaraan yang Telah Diregistrasi di Kota Kendari	54
Tabel 4.5 Luas Penggunaan Tanah	55
Tabel 4.6 Daftar Ruas Jalan Provinsi di Kota Kendari	62
Tabel 4.7 Karakteristik Sampel Untuk Penyelenggara Jalan	63
Tabel 4.8 Kondisi Jalan Provinsi di Kota Kendari Tahun 2017	69
Tabel 4.9 Tingkat Kemantapan Ruas Jalan Provinsi di Kota Kendari	79
Tabel 4.10 Tingkat Rata- Rata Kondisi Jalan Provinsi di Kota Kendari	80
Tabel 4.11 Kebutuhan Panjang Jalan Provinsi di Kota Kendari	80
Tabel 4.12 Nilai Indeks Links Jalan Provinsi di Kota Kendari	81
Tabel 4.13 Kondisi Permukaan Jalan secara Visual dan Nilai RCI	83
Tabel 4.14 Perbandingan Kondisi Jalan dengan Permen Pu No. 1/2014	83
Tabel 4.15 Konektivitas Antara Ruas Jalan Provinsi dengan Pusat Kegiatan .	85
Tabel 4.16 Uji Perbandingan Kondisi Eksisting dengan Persepsi Pengguna	

Jalan	90
Tabel 4.17 Paired Samples Statistics	91
Tabel 4.18 Paired Samples Correlation	91
Tabel 4.19 Paired Samples Test	91
Tabel 4.20 Tingkat Konektivitas Berdasarkan Kondisi Jalan Menurut	
Pengguna Jalan	94
Tabel 4.21 Tingkat Konektivitas Berdasarkan Waktu Tempuh Menurut	
Pengguna Jalan	96
Tabel 4.22 Tingkat Konektivitas Berdasarkan Biaya Perjalanan Menurut	
Pengguna Jalan	98
Tabel 4.23 Analisa Proyeksi Tingka Kondisi Perkerasan Jalan Faktual	107
Tabel 4.24 Analisa Proyeksi Tingka Kondisi Perkerasan Jalan dengan Nilai	
Perkembangan Lalu Lintas Pertahun	108
Tabel 4.25 Nilai IRI Akhir Tahun Capaian Faktual	108
Tabel 4.26 Nilai IRI Akhir Tahun Capaian dengan Nilai Perkembangan Lalu	
Lintas Pertahun	109

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalan merupakan infrastruktur yang dibangun oleh pemerintah untuk memperlancar pengembangan daerah sehingga menjadi aset yang harus dikelola dan difungsikan secara optimal. Prasarana jaringan jalan yang baik akan dapat meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat, sehingga jangkauan terhadap berbagai kebutuhan ekonomi maupun sosial dapat terpenuhi dengan baik.

Untuk menjamin pelayanan yang diterima oleh masyarakat selalu dapat dipenuhi oleh ruas jalan, Pemerintah menetapkan suatu standar pelayanan yang dikenal dengan Standar Pelayanan Minimal Jalan atau yang disingkat dengan Standar Pelayanan Minimal Jalan yang diatur dalam Peraturan Menteri No. 1 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang. Namun pada kenyataannya, kinerja ruas jalan yang berstatus jalan provinsi maupun jalan kota/kabupaten seringkali belum memenuhi standar pelayanan minimal yang telah ditetapkan. Selain kondisi jalan, pelayanan dari segi keterhubungan antara pusat produksi dan pusat kegiatan yang ada dalam wilayah (konektivitas) yang difasilitasi oleh jalan juga menjadi salah satu tolok ukur Standar Pelayanan Minimal bidang jalan.

Sebagai ibukota Provinsi Sulawesi Tenggara yang menjadi salah satu kawasan strategis yang terus berkembang dari aspek transportasi darat, Kota Kendari dijadikan sebagai titik asal dan tujuan pergerakan penumpang yang menuju kota lainnya di Provinsi Sulawesi Tenggara serta menjadi daerah lintas arus pergerakan barang baik antar kota maupun antar provinsi. Panjang jaringan jalan provinsi di Kota Kendari pada tahun 2015 tercatat sepanjang 66,22 Km dengan kecenderungan akan mengalami peningkatan dengan adanya rencana pembangunan jalan baru maupun peningkatan status ruas jalan. Dilihat dari jenis perkerasan, jalan provinsi yang ada di Kota Kendari terdiri atas perkerasan aspal sepanjang 28,07 Km dan sisanya sebanyak 38,15 Km sedang dalam proses pembangunan. Sedangkan jika ditinjau dari segi kondisi fisik jalan provinsi yang

ada di Kota Kendari sebagian dalam kondisi baik yaitu sepanjang 21,99 Km selebihnya sepanjang 38,67 dalam kondisi sedang, 6,54 Km dalam kondisi rusak ringan, dan 21,19 Km dalam kondisi rusak (Dinas SDA dan BM Prov. Sultra, 2017).

Namun, meskipun tiap tahun dilaksanakan kegiatan penanganan jalan di ruas-ruas jalan provinsi di Kota Kendari, karena kurangnya perhatian dari penyelenggara jalan provinsi tentang Standar Pelayanan Minimal, kegiatan tersebut belum optimal mempertimbangkan manfaat jalan bagi masyarakat terutama pengguna jalan itu sendiri. Hal lain yang menjadi keterbatasan penyelenggara jalan provinsi dalam pemenuhan pelayanan bidang jalan adalah kurangnya sumber daya yang dimiliki baik anggaran maupun manusia. Hal ini senada dengan yang disampaikan Sukriy (2012) dalam penelitiannya yang menyatakan bahwa keterbatasan dana adalah masalah yang dihadapi oleh seluruh penyelenggara jalan dalam memaksimalkan upaya perbaikan dan pemeliharaan jalan.

Untuk memberikan pelayanan yang optimal kepada masyarakat serta menjamin efesiensi penggunaan sumber daya dari penyelenggara jalan, sebagaimana yang diamanatkan oleh Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 1 tahun 2014 tersebut, pada tahun 2019 persentase target capaian Standar Pelayanan Minimal penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat diukur dengan tingkat persentase kondisi jalan provinsi baik dan sedang sebesar 60% dan persentase terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di wilayah provinsi sebesar 100%.

Namun karena Standar Pelayanan Minimal tersebut hanya terbatas pada dua indikator kondisi jalan dan konektivitasnya, maka menjadi penting untuk dikaji lebih jauh mengenai hubungan antara kondisi jalan yang ada dengan tingkat konektivitas yang diberikan oleh suatu ruas jalan. Yang mana, penelitian mengenai adanya pengaruh kondisi jalan terhadap konektivitas jalan telah dilakukan sebelumnya oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2016).

Untuk itu, penelitian ini bermaksud mengevaluasi penerapan Standar Pelayanan Minimal jalan berdasarkan Permen PU No. 1 Tahun 2014 serta berdasarkan persepsi pengguna jalan yang meliputi dasar hukum, indikator kinerja jalan, kondisi jalan, konektivitas, serta kualitas keterhubungan dari ruas jalan provinsi di Kota Kendari yang digunakan untuk memberikan pelayanan jalan yang optimal kepada pengguna jalan itu sendiri.

1.2 Perumusan Masalah

Permasalahan yang mendasari penulis dalam mengambil judul untuk penelitian ini adalah :

1. Bagaimana kondisi eksisting penerapan Standar Pelayanan Minimal Bidang Jalan pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari?
2. Bagaimana hasil evaluasi penerapan Standar Pelayanan Minimal yang dilaksanakan pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari?
3. Apa saja kendala yang dihadapi dalam penerapan Standar Pelayanan Minimal bidang jalan pada jalan provinsi di Kota Kendari?
4. Bagaimana proyeksi kondisi perkerasan jalan provinsi di Kota Kendari hingga akhir tahun capaian (2019)?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui kondisi eksisting penerapan Standar Pelayanan Minimal Bidang Jalan pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari.
2. Mengevaluasi penerapan Standar Pelayanan Minimal Bidang Jalan pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari.
3. Mengidentifikasi kendala penerapan Standar Pelayanan Minimal Bidang Jalan pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari.
4. Mengetahui proyeksi kondisi perkerasan jalan provinsi di Kota Kendari hingga akhir tahun capaian (2019).

1.4 Manfaat Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan:

1. Gambaran kinerja jalan provinsi di Kota Kendari dan peta permasalahan berdasarkan Standar Pelayanan Minimal yang telah diterapkan sehingga memudahkan pengambil keputusan untuk menentukan urutan prioritas penanganan jalan provinsi di Kota Kendari.
2. Tolok ukur peningkatan kualitas pelayanan ruas jalan provinsi di Kota Kendari agar dapat mengimplementasikan peraturan yang ada terutama Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.1/PRT/M/2014.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Sehubungan dengan permasalahan yang akan dibahas, maka ruang lingkup penelitian ini adalah :

1. Penelitian dilakukan pada jaringan jalan provinsi yang ada di Kota Kendari
2. Penelitian ini difokuskan pada jaringan jalan yang penanganannya diselenggarakan oleh Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara.
3. Pemeliharaan jalan pada penelitian ini adalah pemeliharaan perkerasan dan drainase jalan dan bangunan pelengkap.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Sistem Pelayanan publik

2.1.1 Pengertian Pelayanan Publik

Berdasarkan sejarah perjalanan administrasi publik, pelayanan publik semula dipahami secara sederhana sebagai pelayanan baik itu barang maupun jasa yang diselenggarakan oleh pemerintah. Melihat adanya pergeseran pemerintah, korporasi dan satuan sosial ekonomi lainnya dalam penyelenggaraan layanan barang dan jasa yang menjadi kebutuhan masyarakat, mendefinisikan pelayanan publik sebagai pelayanan pemerintah menjadi kurang tepat.

Menurut Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Sinambela (2011) mengungkapkan pelayanan publik diartikan sebagai pemberian layanan (melayani) keperluan orang atau masyarakat yang mempunyai kepentingan pada organisasi itu sesuai dengan aturan pokok dan tatacara yang telah ditetapkan. Dengan pengertian manajemen pelayanan publik yang diungkapkan oleh Moenir (2006) yaitu manajemen proses yang mengatur dan mengendalikan proses layanan, agar mekanisme kegiatan pelayanan dapat berjalan tertib, lancar, tepat mengenai sasaran dan memuaskan bagi pihak yang harus dilayani. Atau dengan kata lain, manajemen pelayanan adalah suatu proses penerapan ilmu dan seni untuk menyusun rencana, mengimplementasi rencana, mengkoordinasikan dan menyelesaikan aktivitas-aktivitas pelayanan demi tercapainya tujuan-tujuan pelayanan (Ratminto dan Winarsih, 2005)

Sesuai dengan pengertian pelayanan publik tersebut maka ruang lingkup pelayanan publik meliputi pelayanan barang publik, pelayanan jasa publik dan pelayanan administratif. Pelayanan barang publik sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 96 Tahun 2012 meliputi:

1. Pengadaan dan penyaluran barang publik yang dilakukan oleh instansi pemerintah yang sebagian atau seluruh dananya bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara dan/atau anggaran pendapatan dan belanja daerah;
2. Pengadaan dan penyaluran barang publik yang dilakukan oleh suatu badan usaha yang modal pendiriannya sebagian atau seluruhnya bersumber dari kekayaan negara dan/atau kekayaan daerah yang dipisahkan;
3. Pengadaan dan penyaluran barang publik yang pembiayaannya tidak bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara atau anggaran pendapatan dan belanja daerah atau badan usaha yang modal pendiriannya sebagian atau seluruhnya bersumber dari kekayaan negara dan/atau kekayaan daerah yang dipisahkan, tetapi ketersediaannya menjadi Misi Negara yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan.

Pelayanan administratif merupakan pelayanan yang diselenggarakan oleh penyelenggara yang menghasilkan berbagai bentuk dokumen resmi yang dibutuhkan masyarakat. Pelayanan administratif sebagaimana yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 96 Tahun 2012 meliputi:

1. Tindakan administratif pemerintah yang diwajibkan oleh negara dan diatur dalam peraturan perundang-undangan dalam rangka mewujudkan perlindungan pribadi dan/atau keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda warga negara;
2. Tindakan administratif oleh instansi nonpemerintah yang diwajibkan oleh negara dan diatur dalam peraturan perundangundangan serta diterapkan berdasarkan perjanjian dengan penerima pelayanan.

Berdasarkan pengertian, kriteria dan ruang lingkup di atas dapat dikatakan bahwa pelayanan publik adalah pelayanan barang publik, jasa publik atau administrasi yang dilakukan oleh penyelenggara baik pemerintah pusat maupun daerah atau oleh badan usaha milik negara dan daerah atau oleh institusi lain dengan anggaran berasal dari Anggaran Pembangunan dan Belanja Negara atau Anggaran Pembangunan dan Belanja Daerah.

2.1.2 Standar Pelayanan

Agar warga masyarakat di daerah memiliki jaminan untuk memperoleh pelayanan yang dapat memenuhi kebutuhan minimalnya maka pemerintah pusat perlu membuat kebijakan dan Standar Pelayanan Minimal yang harus dipenuhi oleh daerah. Melalui Standar Pelayanan Minimal pemerintah dapat menjamin warga dimanapun mereka bertempat tinggal untuk memperoleh jenis dan mutu pelayanan yang minimal sama seperti yang dirumuskan dalam Standar Pelayanan Minimal. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009, Standar Pelayanan adalah tolok ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau, dan terukur.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor. 65 Tahun 2005, Standar pelayanan mengatur aspek input (masukan), process (proses), output (hasil) dan/atau manfaat. Input penting untuk distandarisasi karena kuantitas dan kualitas dari input pelayanan berbeda-beda antar daerah. Hal ini sering menyebabkan ketimpangan antar daerah. Standar proses pelayanan juga penting untuk diatur. Standar proses dirumuskan untuk menjamin pelayanan publik di daerah memenuhi prinsip-prinsip penyelenggaraan. Standar output pelayanan sangat penting diatur. Standar output dapat digunakan untuk menilai apakah sudah memenuhi standar yang telah ditetapkan atau belum. Penentuan standar output harus memperhatikan tujuan dan nilai yang ingin diwujudkan dalam penyelenggaraan layanan dan juga kapasitas yang dimiliki setiap daerah.

Berdasarkan uraian di atas, dapat dikatakan bahwa Standar Pelayanan Minimal adalah patokan pelayanan secara minimal yang dapat digunakan sebagai acuan dan harus dipenuhi oleh penyelenggara baik aspek *input*, *process* dan *output*.

2.2. Kajian Peraturan Tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Jalan

Dalam penyelenggaraan pemerintahan, dianut pola Manajemen Strategik (Manstra) yang terdiri dari Rencana Strategik (Renstra) dan Laporan Akuntabilitas

Kinerja Instansi Pemerintah (Lakip) melalui Instruksi Presiden No.7 Tahun 1999 (Republik Indonesia, 1999b) dan amanat UU No.28 Tahun 1999 (Republik Indonesia, 1999c) tentang penyelenggaraan pemerintahan yang bersih. Dalam Lakip, keberhasilan kegiatan dalam pencapaian target diukur dan dibandingkan dengan yang direncanakan dalam kurun waktu yang ditetapkan. Kebijakan dalam tingkatan Instruksi Presiden ini berlanjut dalam UU No.38 Tahun 2004 dan PP No.34 Tahun 2006 tentang jalan dengan istilah yang sejalan dengan hal sebelumnya yaitu Standar Pelayanan Minimal jalan yang merupakan target yang harus dicapai dalam waktu yang ditetapkan.

Dalam perkembangannya, aturan mengenai Standar Pelayanan Minimal kemudian dirumuskan dalam Peraturan Menteri No. 14 Tahun 2010 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang yang efektif diterapkan pada tahun 2011. Dalam Peraturan tersebut, indikator kinerja untuk pelayanan jalan terdiri atas 5 faktor yaitu aksesibilitas, mobilitas, keselamatan, kondisi jalan dan kecepatan.

Kemudian di tahun 2014 diterbitkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor 1/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang yang menyederhanakan indikator kinerja untuk menerapkan Standar Pelayanan Minimal bidang jalan hanya terdiri atas 2 indikator capaian Standar Pelayanan Minimal penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat yaitu kondisi jalan baik dan sedang serta terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di wilayah provinsi.

Untuk menentukan bentuk pelayanan jalan, pemerintah sebagai penyelenggara jalan, harus merumuskan dengan jelas kepada siapa pelayanan itu diberikan, sehingga dapat didefinisikan bentuk pelayanan dan ukurannya. Pelayanan jalan dapat ditujukan kepada dua unsur yang berbeda, yaitu : 1) penyelenggara jalan itu sendiri (Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, atau Swasta); atau 2) publik atau pengguna jalan. Pelayanan Jalan kepada penyelenggara jalan dapat berupa prosedur dan fasilitas yang harus dimiliki oleh penyelenggara jalan di semua tingkat manajemen pembinaan jalan, dapat berupa program, pendanaan, petunjuk, atau prosedur teknis yang semuanya termasuk dalam Norma, Standar, Prosedur, dan Manual, serta fasilitas operasional.

Pelayanan jalan kepada publik atau pengguna jalan dapat berupa pelayanan dalam bentuk dan ukuran di bidang jalan yang dapat diterima serta dirasakan langsung oleh pengguna jalan, seperti terhubungkannya semua simpul – simpul kegiatan masyarakat seperti kantor, sekolah, pasar, pertokoan, rumah sakit dan lain – lain, oleh jalan sehingga masyarakat dapat mendatangi simpul – simpul tersebut dengan mudah dan selamat, serta cepat. Jalan tidak banjir pada waktu musim hujan sehingga dapat dilalui sepanjang tahun. Jalan tidak berlubang sehingga perjalanan dapat dilakukan dengan kecepatan yang diharapkan dan nyaman, dan lain – lain. Tetapi pihak penyelenggara jalan dalam memenuhi tuntutan publik tersebut juga harus mengikuti norma dan kaidah investasi di bidang jalan yang meliputi efisiensi, efektivitas, ekonomis, dan manfaat yang berkesinambungan.

Sesuai dengan pasal 2 UU No.38 Tahun 2004 tentang Jalan bahwa dalam penyelenggaraan jalan harus memenuhi tujuh azas, yaitu

- 1) Asas manfaat, jalan harus dapat memberikan nilai tambah baik untuk setiap pemangku kepentingan maupun untuk kesejahteraan rakyat;
- 2) Asas keamanan, agar jalan memenuhi persyaratan teknik, kondisi, dan administrasinya;
- 3) Asas keserasian dengan lingkungan, agar jalan selaras dengan sektor lain, seimbang antar wilayah, tidak merusak lingkungan;
- 4) Asas keadilan, agar penggunaan jalan diperlakukan sama untuk semua pihak, tidak mengarahkan keuntungan kepada pihak tertentu;
- 5) Asas transparansi, agar proses pembangunan jalan terbuka untuk di ketahui masyarakat, akuntabel dan dapat di pertanggung jawabkan;
- 6) Asas keberdayagunaan, agar pemanfaatan sumber daya dan ruang jalan di lakukan secara optimal, dan pencapaian hasil sesuai dengan sasaran;
- 7) Asas kebersamaan dan kemitraan, agar penyelenggara jalan harus melibatkan para pemangku kepentingan, atas dasar hubungan kerja yang harmonis, setara, timbal balik, dan sinergis.

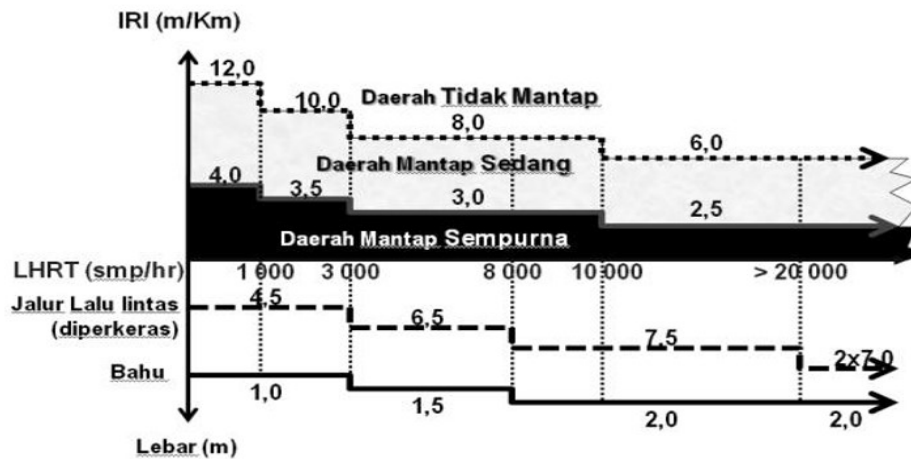
Berdasarkan asas – asas tersebut dan peruntukan pelayanan yang di tujukan kepada masyarakat Standar Pelayanan Minimal jalan di rumuskan. Secara teknis meliputi tiga aspek dasar, yaitu 1) pelayanan dari aspek jaringan jalan, 2)

pelayanan dari aspek keselamatan, dan pelayanan dari aspek kondisi jalan. Ketiga aspek dasar tersebut di tetapkan dalam PP No. 34 tahun 2006 tentang Jalan.

2.2.1 Ukuran Pelayanan Jalan yang Selama Ini Digunakan

Kinerja perkerasan (*pavement performance*) harus dapat memberikan pelayanan yang aman dan nyaman selama umur rencana. Secara umum kinerja perkerasan dapat ditentukan dengan dua cara yaitu cara objektif dan cara subjektif. Dengan cara objektif, parameter kinerja perkerasan diperoleh dari suatu pengukuran dengan menggunakan alat seperti Roughometer NAASRA, sedangkan dengan cara subjektif didasarkan kepada hasil pengamatan beberapa orang ahli (Suwardo dalam Suherman, 2008). Salah satu parameter kinerja perkerasan yang dapat ditentukan dengan cara objektif adalah *International Roughness Index* (IRI), disebut juga dengan ketidakrataan permukaan jalan, sedangkan *Road Condition Index* (RCI), disebut juga dengan indeks kondisi jalan, dapat dikategorikan kedalam penentuan parameter kinerja perkerasan secara subjektif. Kedua parameter kinerja perkerasan tersebut dikelompokkan kedalam kinerja fungsional (Sukirman, 1999). Kinerja fungsional berhubungan dengan bagaimana jalan tersebut memberikan pelayanan kepada pemakai jalan yaitu berupa kenyamanan mengemudi. Selain kinerja fungsional terdapat juga kinerja struktural yang dipengaruhi oleh beban lalu lintas dan lingkungan yang dapat dinyatakan dengan parameter *Present Serviceability Index* (PSI).

Ukuran pelayanan yang dewasa ini sering dipakai adalah jalan yang terbangun yang disertai penjelasan kondisinya. Ukuran pelayanan menggunakan istilah mantap dan tidak mantap untuk setiap panjang dan kondisi jalan. (Iskandar, 2011). Alat yang sering dipakai adalah *roughometer* dari *National Australian Assosiation of State Roads Authority (NAASRA)*; *Bumb Integrater Transport Research Laboratory – United Kingdom*, dan lain-lain. Kerataan permukaan jalan dianggap sebagai *resultante* kondisi perkerasan jalan secara menyeluruh. Satuan yang digunakan adalah *International Roughness Index (IRI)* yang menyatakan akumulasi naik-turunnya muka jalan sepanjang 1 kilometer jalan, dinyatakan dalam m/Km. Model kemantapan jalan yang sering digunakan untuk penilaian pelayanan kondisi jalan ini, diilustrasikan dalam Gambar 2.1



Gambar 2.1. Model Pelayanan terhadap Aspek Kondisi Jalan Berdasarkan *mid-life* LHRT

Pelayanan yang diberikan oleh suatu ruas jalan dikategorikan mantap atau tidak mantap sesuai dengan suatu set kondisi perkerasan jalan (ditunjukkan oleh besarnya **IRI**), lebar perkerasan jalan (atau lebar jalur lalu lintas) berikut bahu jalannya yang melayani volume lalu lintas tertentu. Sebagai contoh, suatu ruas jalan dikategorikan mantap jika memiliki lebar jalur lalu lintas yang diperkeras dengan perkerasan beraspal dengan kondisi rata-rata lebih kecil dari 4 m/Km (**IRI**) selebar 4,5 meter dengan bahu 1,0 meter, melayani volume lalu lintas dengan **LHRT** \leq 1000 smp/hari. Kemantapan tersebut dapat berubah menjadi kemantapan sedang jika **LHRT**-nya meningkat menjadi 1500 smp/hari tanpa ada peningkatan lebar jalur lalu lintas.

2.2.2 Standar Pelayanan Minimal Penyediaan Jalan Berdasarkan Permen PU No. 1 Tahun 2014

1. Ketentuan Umum

Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang adalah ketentuan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar bidang pekerjaan umum dan penataan ruang yang merupakan urusan wajib daerah yang berhak diperoleh setiap warga secara minimal. Yang mana jenis pelayanan dasar ini adalah jenis pelayanan publik bidang pekerjaan umum dan penataan ruang yang

mendasar dan mutlak untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam kehidupan sosial, ekonomi dan pemerintahan.

Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Daerah Provinsi diselenggarakan oleh Pemerintah Provinsi yang terdiri atas 4 jenis pelayanan dasar yaitu:

- a. Sumber Daya Air
- b. Jalan
- c. Jasa Konstruksi
- d. Penataan Ruang

Pada penelitian ini dititik beratkan pada penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat dengan indikator:

- 1) Persentase tingkat kondisi jalan provinsi baik dan sedang.
- 2) Persentase terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di wilayah provinsi.

Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Daerah Provinsi dilaksanakan secara bertahap dengan batas waktu pencapaian sampai dengan tahun 2019.

2. Jenis Pelayanan Dasar, Indikator Kinerja, Dan Batas Waktu Pencapaian

Untuk penerapan Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Sub Bidang Jalan dijelaskan dalam Tabel 2.1. berikut :

Tabel 2.1. Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Sub Bidang Jalan

No	Jenis Pelayanan Dasar	Sasaran	Indikator	Satuan	Target Tahun 2019	Cara mengukur	Upaya Pencapaian
1	2	3	4	5	6	7	8
STANDAR PELAYANAN MINIMAL PROVINSI							
1.	Penyediaan Jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat	Meningkatnya kualitas layanan jalan provinsi	Persentase tingkat kondisi jalan provinsi baik dan sedang	%	60	Pengukuran kondisi jalan untuk memperoleh nilai IRI dapat dilakukan menggunakan: 1. Alat (Naasra /Romdas / Roughmeter) 2. Metode visual dengan cara menaksir nilai <i>Road Condition Index</i> (RCI) yang	1. Setiap Pemerintah Provinsi memiliki alat pengukur (Naasra/Romdas/ Roughmeter) untuk menentukan nilai IRI 2. Membina dan menyediakan sumber daya manusia yang

No	Jenis Pelayanan Dasar	Sasaran	Indikator	Satuan	Target Tahun 2019	Cara mengukur	Upaya Pencapaian
1	2	3	4	5	6	7	8
						kemudian dikonversikan ke nilai <i>International Roughness Index</i> (IRI)	dapat : a. Melakukan survei kondisi jalan menggunakan alat Naasra/Romdas /Roughmeter (untuk pengukuran menggunakan alat) b. menginterpretasikan kondisi jalan ke nilai RCI yang selanjutnya di konversi ke nilai IRI (untuk pengukuran menggunakan metode visual) 3. Melakukan pemeliharaan rutin dan pemeliharaan berkala untuk mencapai dan mempertahankan kondisi jalan baik dan sedang berdasarkan nilai IRI
2.	Penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat	Tersedianya konektivitas wilayah provinsi	Persentase terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di wilayah provinsi	%	100	Pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi sesuai yang tercantum pada RTRW Provinsi telah terhubung oleh jaringan jalan.	1. Setiap Pemerintah Provinsi melakukan pembangunan/ penambahan ruas jalan yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi yang masih belum terhubung dengan jaringan jalan. 2. Percepatan penyelenggaraan Perda tentang RTRW Provinsi

(Sumber : Permen PU No. 1 Tahun 2014)

3. Petunjuk Teknis

a. Pengertian

Penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat diutamakan untuk memenuhi kebutuhan jaringan jalan yang sudah ada (eksisting) sesuai dengan kewenangan penyelenggaraan jalan berdasarkan status jalan (provinsi/kabupaten/kota).

b. Ruang Lingkup

Sasaran penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat adalah (i) meningkatnya kualitas layanan jalan provinsi/kabupaten/kota, serta (ii) tersedianya konektivitas wilayah provinsi/ kabupaten/ kota. Indikator penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat adalah (i) persentase tingkat kondisi jalan provinsi/kabupaten/kota baik dan sedang, serta (ii) persentase terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di wilayah provinsi/ kabupaten/ kota.

- Indikator persentase tingkat kondisi jalan provinsi/kabupaten/kota baik dan sedang :
 1. Tingkat kondisi jalan diklasifikasikan menjadi ‘kondisi baik’ dan ‘kondisi sedang’.
 2. Tingkat kondisi jalan yang dimaksud dalam sasaran penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat pada Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang ini adalah kondisi jalan minimal pada ‘kondisi sedang’.
 3. Tingkat kondisi jalan dinilai berdasarkan nilai International Roughness Index (IRI) yang dapat diperoleh menggunakan alat (Naasra/ Romdas/ Roughometer) atau metode visual (Road Condition Index/ RCI). Berdasarkan tingkat IRI, kondisi jalan terbagi atas:
 - Untuk jalan aspal (paved): baik ($IRI \leq 4$); sedang ($IRI > 4$ dan $IRI \leq 8$); rusak ringan ($IRI > 8$ dan $IRI \leq 12$); dan rusak berat ($IRI > 12$).
 - Untuk jalan penmac (paved): baik ($IRI \leq 8$); sedang ($IRI > 8$ dan $IRI \leq 10$); rusak ringan ($IRI > 10$ dan $IRI \leq 12$); dan rusak berat ($IRI > 12$)

- Untuk jalan tanah/kerikil (unpaved): baik ($IRI \leq 10$); sedang ($IRI > 10$ dan $IRI \leq 12$); rusak ringan ($IRI > 12$ dan $IRI \leq 16$); dan rusak berat ($IRI > 16$).
- Indikator persentase terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi (konektivitas) di wilayah provinsi/ kabupaten/ kota:

Konektivitas wilayah yang dimaksud dalam sasaran penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat pada Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang ini adalah tersedianya jaringan jalan yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi di wilayah provinsi/kabupaten/ kota.

c. Target Capaian

- Target Peningkatan Kualitas Layanan Jalan Provinsi/Kabupaten/Kota:

Persentase target capaian standar pelayanan minimal penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat melalui peningkatan kualitas layanan jalan (provinsi/ kabupaten/ kota adalah tingkat kondisi jalan (baik dan sedang) 60% pada tahun 2019. Hal tersebut berarti pada tahun 2019, kondisi jalan provinsi/kabupaten/kota berada pada kondisi baik dan sedang adalah 60% dari jumlah panjang jalan provinsi/kabupaten/kota.

Penentuan persentase tersebut mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 22/PRT/M/2010 tentang Perubahan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2010 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama (IKU) di Lingkungan Kementerian PU, yang menetapkan 5 (lima) IKU dalam program penyelenggaraan jalan, antara lain :
- a. Sasaran strategis : meningkatnya kualitas layanan jalan nasional dan pengelolaan jalan daerah
 - i. Tingkat kemantapan jalan
 - ii. Tingkat fasilitas penyelenggaraan jalan daerah menuju 60% kondisi mantap
 - iii. Tingkat penggunaan jalan nasional.

- b. Sasaran strategis : meningkatnya kapasitas jalan nasional
 - i. Panjang peningkatan struktur/pelebaran jalan
 - ii. Panjang jalan baru dibangun

Cara Perhitungan Standar Pelayanan Minimal Kondisi Jalan:

$$SPM \text{ Kondisi Jalan} = \frac{\sum_{\text{akhir tahun}} \text{capaian panjang jalan memenuhi Kondisi Jalan Baik dan Sedang}}{\sum \text{eksisting panjang Jalan Provinsi}} \quad (2.1)$$

- Target Penyediaan Konektivitas Wilayah Provinsi/ Kabupaten/ Kota:

Persentase target capaian standar pelayanan minimal penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat melalui penyediaan konektivitas wilayah provinsi/kabupaten/ kota adalah 100% pada tahun 2019. Hal tersebut berarti pada tahun 2019, konektivitas wilayah provinsi/kabupaten/kota adalah 100% dari jumlah panjang jalan provinsi/kabupaten/kota.

Cara Perhitungan Standar Pelayanan Minimal Konektivitas Wilayah:

$$SPM \text{ Konektivitas} = \frac{\sum_{\text{akhir tahun}} \text{capaian SPM Panjang Jalan penghubung pusat kegiatan dan pusat produksi}}{\sum \text{target keseluruhan Panjang jalan penghubung pusat kegiatan dan pusat produksi}} \quad (2.2)$$

d. Cara Mengukur

- Pengukuran Meningkatnya Kualitas Layanan Jalan Provinsi/Kabupaten/Kota:

Pencapaian target Standar Pelayanan Minimal diukur dengan melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Langkah 1: Menentukan metode pengukuran

Pengukuran menggunakan alat (Naasra/ Romdas/ Roughometer) atau visual (Road Condition Index/ RCI) yang dapat dikonversi kedalam satuan IRI.

Pengukuran menggunakan metode visual (RCI) disarankan digunakan dalam kondisi:

- Apabila menggunakan alat pengukur ketidakrataan permukaan jalan (Naasra/ Romdas/ Roughometer) hasilnya sudah tidak feasible (nilai count/ BI > 400)

- Apabila situasi lapangan tidak memungkinkan menggunakan kendaraan survei, maka disarankan menggunakan metode visual (RCI)
 - Apabila tidak mempunyai kendaraan dan alat survei, maka disarankan menggunakan metode visual (RCI)
2. Langkah 2: Melakukan survei lapangan sesuai dengan metode yang dipilih.
 3. Langkah 3: Menentukan nilai IRI sesuai dengan metode yang dipilih.
 - a. Jika menggunakan alat, sebagai berikut:
 - Naasra

Jika menggunakan alat ini harus dikalibrasi bersama-sama dengan alat pengukur kerataan permukaan (Dipstick) pada segmen-segmen percobaan sepanjang ± 300 m untuk 1 (satu) kecepatan tertentu (misalnya ± 40 km/jam), dengan maksud untuk mencari hubungan antara nilai count (BI) yang dikeluarkan oleh alat Naasra dengan nilai IRI yang dikeluarkan oleh alat Dipstick (alat kerataan permukaan). Sehingga dari hasil kalibrasi tersebut akan diperoleh hubungan antara nilai count (BI) dan nilai IRI dalam bentuk persamaan. Lebih jelasnya dapat dilihat pada Petunjuk Penggunaan Alat Naasra dan Petunjuk Penggunaan Alat Dipstick Z-250, dalam Dokumen Penyusunan SOP Survei dengan Alat Naasra, ATC Portable, dan Roughometer.
 - Romdas

Sama halnya dengan Naasra, jika menggunakan alat Romdas harus dikalibrasi bersama-sama dengan alat pengukur kerataan permukaan (Dipstick) pada segmen-segmen percobaan sepanjang ± 300 m namun dengan variasi kecepatan dari kecepatan rendah ke kecepatan tinggi (sebagai contoh: kecepatan 15, 25, 30, 40, 50 km/ jam), dengan maksud untuk mencari hubungan antara nilai count (BI) yang dikeluarkan oleh alat Romdas dengan nilai IRI yang dikeluarkan oleh alat Dipstick (alat kerataan permukaan). Sehingga dari hasil kalibrasi tersebut akan diperoleh hubungan antara nilai count (BI) dan nilai IRI dalam bentuk persamaan. Lebih jelasnya dapat dilihat pada Petunjuk Penggunaan Alat Naasra dan Petunjuk Penggunaan Alat Dipstick Z-250, dalam Dokumen

Penyusunan SOP Survei dengan Alat Naasra, ATC Portable, dan Roughometer.

- Roughometer

Berbeda dengan Naasra dan Romdas, jika menggunakan alat Roughometer tidak perlu dikalibrasi bersama-sama dengan alat pengukur kerataan permukaan (Dipstick) karena alat ini dapat langsung mengeluarkan nilai IRI. Lebih jelasnya dapat dilihat pada Petunjuk Penggunaan Alat ARRB Roughometer dan Petunjuk Penggunaan Alat Dipstick Z-250, dalam Dokumen Penyusunan SOP Survei dengan Alat Naasra, ATC Portable, dan Roughometer.

b. Jika menggunakan metode visual, sebagai berikut:

- Jika menggunakan metode visual (RCI), maka diperlukan minimal 3 (tiga) orang surveyor dengan tujuan untuk menghindari penilaian yang subyektif sehingga dapat diambil nilai rata-ratanya.
- Metode visual ini dilakukan dengan cara menaksir berdasarkan persepsi masing-masing surveyor terhadap kondisi permukaan perkerasan yang diinterpretasikan dengan nilai RCI. Kemudian nilai RCI tersebut dirata-ratakan dari hasil interpretasi masing-masing surveyor. Sehingga akan diperoleh 1 (satu) nilai RCI untuk jalan di segmen-segmen tertentu. Selanjutnya, nilai RCI hasil rata-rata tersebut dikonversikan ke nilai IRI dengan menggunakan hubungan antara nilai RCI dan nilai IRI, dengan persamaan sebagai berikut:

$$IRI = \frac{\ln\left(\frac{RCI}{10}\right)}{-0,094} \quad (2.3)$$

Keterangan:

IRI : *International Roughness Index*

RCI : *Road Condition Index* (0 – 10)

EXP (1) : bilangan e = 2,718281828182

Tabel 2.2. Korelasi antara Nilai RCI dan Jenis Permukaan Jalan

No	Jenis Permukaan	Kondisi yang Ditinjau secara Visual	Nilai RCI
1.	Jalan tanah dengan drainase yang jelek, dan semua tipe permukaan yang tidak diperhatikan sama sekali	Tidak bisa dilalui	0-2
2.	Semua tipe perkerasan yang tidak diperhatikan sejak lama (4-5 tahun atau lebih)	Semua tipe perkerasan yang tidak diperhatikan sejak lama (4-5 tahun atau lebih) Rusak berat, banyak lubang dan seluruh daerah perkerasan mengalami kerusakan	2-3
3.	Pen. Mac. lama Latasbum lama, Tanah / Batu krikil gravel kondisi baik dan sedang	Rusak, bergelombang, banyak lubang	3-4
4.	Pen.Mac setelah pemakaian 2 tahun, Latasbum lama	Agak rusak, kadang-kadang ada lubang, permukaan tidak rata	4-5
5.	Pen. Mac. baru, Latasbum baru, Lasbutag setelah pemakaian 2 tahun	Cukup, tidak ada atau sedikit sekali lubang, permukaan jalan agak tidak rata	5-6
6.	Lapis tipis lama dari Hotmix, Latasbum baru, Lasbutag baru	Baik	6-7
7.	Hot-mix setelah 2 tahun, Hotmix tipis diatas Pen.Mac	Sangat baik umumnya rata	7-8
8.	Hot-mix baru (Lataston, Laston) (Peningkatan dengan menggunakan lebih dari 1 lapis)	Sangat rata dan teratur	8-10

Sumber : Permen PU No. 1 Tahun 2014

4. Langkah 4: Menghitung tingkat capaian target Standar Pelayanan Minimal melalui persentase antara realisasi panjang jalan (kondisi baik dan kondisi sedang) dengan panjang jalan provinsi/kabupaten/kota (eksisting) menggunakan formula sebagaimana yang ditampilkan pada huruf c (Target Capaian) tersebut di atas.

- Pengukuran Tersedianya Konektivitas Wilayah Provinsi/ Kabupaten/ Kota:
 1. Langkah 1: Mengidentifikasi pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi di wilayah provinsi/ kabupaten/ kota.
 2. Langkah 2: Menghitung panjang jalan yang telah menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi.
 3. Langkah 3: Menghitung panjang jalan baru yang diperlukan untuk menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi.

4. Langkah 4: Menghitung tingkat capaian target Standar Pelayanan Minimal melalui persentase antara realisasi dan target keseluruhan menggunakan formula sebagaimana yang ditampilkan pada huruf c (Target Capaian) tersebut di atas.

e. Upaya Pencapaian

- Upaya Peningkatan Kualitas Layanan Jalan Provinsi/Kabupaten/Kota:
Target standar pelayanan minimal penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat dicapai melalui:
 - Memiliki alat pengukur (Naasra/ Romdas/ Roughometer).
 - Membina dan menyediakan sumber daya manusia yang dapat:
 - Melakukan survei kondisi jalan menggunakan alat Naasra/ Romdas/Roughometer (untuk pengukuran menggunakan alat).
 - Menginterpretasikan kondisi jalan ke nilai RCI yang selanjutnya dikonversi ke nilai IRI (untuk pengukuran menggunakan metode visual).
 - Melakukan pemeliharaan rutin dan pemeliharaan berkala pada jalan dan jembatan untuk mencapai dan mempertahankan kondisi jalan baik dan sedang berdasarkan nilai IRI.
- Upaya Penyediaan Konektivitas Wilayah Provinsi/ Kabupaten/ Kota:
 - Setiap Pemerintah Provinsi melakukan pembangunan/ penambahan ruas jalan yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi yang masih belum terhubung dengan jaringan jalan.
 - Percepatan penyelesaian Perda tentang RTRW Provinsi/ Kabupaten/ Kota.
 - Jika pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi yang dimaksud telah terhubung oleh moda transportasi lain, seperti: jalur kereta api, pelabuhan, bandara berarti telah memenuhi standar pelayanan minimum.

2.3 Jalan

Menurut Andriani (2011), jalan merupakan sebidang prasarana darat, baik dengan konstruksi tertentu maupun tidak yang digunakan untuk kepentingan pergerakan kendaraan. Dalam pengertian lain, jalan adalah prasarana transportasi

darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap, dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api dan jalan kabel (UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan).

Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Bagian-bagian jalan meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan :

- Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya.
- Ruang milik jalan meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu diluar ruang manfaat jalan.
- Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu diluar ruang milik jalan yang ada dibawah pengawasan penyelenggara jalan.

2.3.1 Definisi Jalan Perkotaan / Semi Perkotaan

Jalan perkotaan/semi perkotaan adalah jalan yang terdapat perkembangan secara permanen dan menerus disepanjang atau hampir seluruh jalan, minimal pada satu sisi jalan, baik berupa perkembangan lahan atau bukan. Yang termasuk dalam kelompok jalan perkotaan adalah jalan yang berada didekat pusat perkotaan dengan jumlah penduduk lebih dari 100.000 jiwa. Jalan di daerah perkotaan dengan jumlah penduduk yang kurang dari 100.000 juga dapat digolongkan pada kelompok ini jika perkembangan samping jalan tersebut bersifat permanen dan terus menerus. Berdasarkan Undang Undang Nomor 38 Tahun 2004, jalan umum dikelompokkan menurut Sistem, fungsi, status dan kelas. Jalan dikelompokkan sesuai fungsi jalan. Fungsi jalan tersebut dikelompokkan sebagai berikut :

- a. Jalan Arteri; jalan yang melayani lalu lintas khususnya melayani angkutan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi serta jumlah akses yang dibatasi.

- b. Jalan Kolektor; jalan yang melayani lalu lintas terutama terutama melayani angkutan jarak sedang dengan kecepatan rata-rata sedang serta jumlah akses yang masih dibatasi.
- c. Jalan Lokal; jalan yang melayani angkutan setempat terutama angkutan jarak pendek dan kecepatan rata-rata rendah serta jumlah akses yang tidak dibatasi.

2.3.2 Klasifikasi Jalan Menurut Statusnya

Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan kedalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

- a. Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol. Jalan arteri primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dan untuk jalan arteri sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.
- b. Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi. Jalan kolektor primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 (empat puluh) kilometer per jam dan jalan kolektor sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.
- c. Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada jalan nasional dan provinsi yang menghubungkan ibukota kabupaten dan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, dengan pusat kegiatan lokal. Jalan lokal primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dan jalan lokal sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7,5 (tujuh koma lima) meter.

- d. Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada dalam kota.
- e. Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman dalam desa, serta jalan lingkungan

Menurut kelasnya, jalan dikelompokkan berdasarkan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, serta spesifikasi penyediaan prasarana jalan, dimana berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil. Spesifikasi penyediaan prasarana jalan tersebut meliputi pengendalian jalan masuk, persimpangan sebidang, jumlah dan lebar jalur, ketersediaan median, serta pagar.

Untuk kelas jalan dengan spesifikasi jalan raya merupakan jalan umum untuk lalu lintas secara terus menerus dengan pengendalian jalan masuk secara terbatas dan dilengkapi dengan median, paling sedikit dua jalur setiap arah, lebar lajur paling sedikit 3,5 meter.

Dalam pengelolaannya, jalan diselenggarakan berdasarkan ketentuan penyelenggara jalan yang meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan.

Kegiatan pengaturan jalan meliputi kegiatan :

- Perumusan kebijakan perencanaan
- Penyusunan perencanaan umum
- Pengendalian penyelenggaraan jalan secara makro

Kegiatan pembinaan jalan meliputi pembinaan jalan secara umum, jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten dan jalan desa, serta jalan kota, dimana pembinaan jalan secara umum meliputi :

- Penyusunan dan penetapan norma, standar, kriteria, dan pedoman penyelenggaraan jalan
- Pengembangan sistem bimbingan, penyuluhan, serta pendidikan dan pelatihan di bidang jalan

- Pengkajian serta penelitian dan pengembangan teknologi bidang jalan dan yang terkait.

Kegiatan pengembangan jalan meliputi kegiatan :

- Pemrograman dan penganggaran
- Perencanaan teknis
- Pengadaan tanah
- Pelaksanaan konstruksi
- Pengoperasian dan pemeliharaan jalan

Kegiatan pengawasan jalan meliputi pengawasan jalan secara umum, jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa. Pengawasan jalan secara umum meliputi kegiatan :

- Kegiatan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan jalan
- Pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan
- Pemenuhan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

2.3.3 Jaringan Jalan

Jaringan jalan memiliki fungsi utama sebagai penghubung simpul-simpul, mengalirkan lalu lintas, serta mencakup wilayah layanan dengan kepadatan yang baik. Kualitas jaringan jalan menjadi turunan dari fungsi utama tersebut. Kualitas jaringan jalan dapat dinilai dari kualitas hubungan (aksesibilitas dan konektivitas) serta kualitas dalam pengaliran lalu lintas (mobilitas) (Suprayitno, 2014).

Buku Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota mengatur pengembangan jaringan jalan yang efisien dengan kualitas baik yang sesuai dengan peraturan di Indonesia. Berikut adalah beberapa ketentuan mengenai jalan yang diatur:

a. Klasifikasi menurut kelas jalan

Klasifikasi menurut kelas jalan berkaitan dengan kemampuan jalan untuk menerima beban lalu lintas, dinyatakan dalam muatan sumbu terberat (MST) dalam satuan ton. Klasifikasi ini dapat dilihat pada Tabel 2.3 berikut.

Tabel 2.3. Klasifikasi Jalan Menurut Kelas Jalan

Fungsi	Kelas	Muatan Sumbu Terberat MST (ton)
Arteri	I	>10
	II	10
	III A	8
Kolektor	III A	8
	III B	8

b. Klasifikasi menurut medan jalan

Medan jalan diklasifikasikan berdasarkan kondisi sebagian besar kemiringan medan yang diukur tegak lurus garis kontur, klasifikasi menurut medan jalan dapat dilihat pada Tabel 2.4 berikut:

Tabel 2.4. Klasifikasi Jalan Menurut Medan Jalan

No	Jenis Medan	Notasi	Kemiringan Medan (%)
1	Datar	D	< 3
2	Perbukitan	B	3 – 25
3	Pegunungan	G	> 25

c. Kecepatan Rencana

Kecepatan rencana, VR pada suatu ruas jalan adalah kecepatan yang dipilih sebagai dasar perencanaan Geometrik jalan yang memungkinkan kendaraan – kendaraan bergerak dengan aman dan nyaman dalam kondisi cuaca yang cerah, lalu lintas yang lengang dan pengaruh samping jalan yang tidak berarti. Kecepatan rencana tersebut dapat dilihat pada Tabel 2.5 berikut.

Tabel 2.5. Kecepatan Rencana VR Menurut Fungsi Jalan

Fungsi	Kecepatan Rencana, VR (km/jam)		
	Datar	Bukit	Pegunungan
Arteri	70 – 120	60 - 80	40 – 70
Kolektor	60 – 90	50 – 60	30 – 50
Lokal	40 – 70	30 – 50	20 – 30

d. Jalur Lalu Lintas

Jalur lalu lintas adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan yang secara fisik berupa perkerasan jalan. Batas jalur lalu lintas dapat berupa:

- Median - Bahu - Separator
- Trotoar - Pulau Jalan

Jalur lalu lintas dapat terdiri atas beberapa jalur. Jalur lalu lintas tersebut dapat terdiri atas beberapa tipe yaitu:

- 1 jalur-2 lajur-2 arah (2/2 TB)
- 1 jalur-2 lajur-1 arah (2/1 TB)
- 2 jalur-4 lajur-2 arah (4/2 B)
- 2 jalur-n lajur-2 arah (n/2 B), dimana n = jumlah lajur.

Keterangan TB = Tidak Terbagi
 B = Terbagi

Lebar jalur sangat ditentukan oleh jumlah dan lebar lajur peruntukannya, lebar jalur minimal adalah 4,5 meter, memungkinkan 2 kendaraan kecil saling berpapasan. Papasan dua kendaraan besar yang terjadi sewaktu – waktu dapat menggunakan bahu jalan. Lebar jalur dan bahu jalan sesuai VLHR-nya dapat dilihat pada Tabel 2.6 berikut :

Tabel 2.6. Lebar Jalur Dan Bahu Jalan Sesuai VLHR

VLHR (smp/hari)	Arteri			
	Ideal		Minimal	
	Lebar Jalur (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Jalur (m)
<3.000	6	1,5	4,5	1
3.000 – 10.000	7	2	6	1,5
10.000 – 25.000	7	2	7	2
>25.000	2n x 3,5 *)	2,5	2 x 7,0 *)	2

Keterangan : *) = 2jalur terbagi, masing-masing n x 3.5m, dimana n= jumlah lajur per jalur

e. Lajur Jalan

Lajur adalah bagian jalur lalu lintas yang memanjang, dibatasi oleh marka lajur jalan, memiliki lebar yang cukup untuk dilewati suatu kendaraan bermotor sesuai kendaraan rencana. Lebar jalur tergantung pada kecepatan dan kendaraan rencana, yang dalam hal ini dinyatakan dengan fungsi dan kelas jalan seperti ditetapkan dalam Tabel 2.7 dibawah. Jumlah lajur ditetapkan dengan mengacu kepada Manual Kapasitas Jalan Indonesia berdasarkan tingkat kinerja yang direncanakan, dimana untuk suatu ruas jalan dinyatakan oleh nilai rasio antara volume terhadap kapasitas yang nilainya tidak lebih dari 0.80. untuk

kelancaran drainase permukaan, lajur lalu lintas pada alinyemen lurus memerlukan kemiringan melintang normal sebagai berikut :

- 2-3% untuk perkerasan aspal dan perkerasan beton
- 4-5% untuk perkerasan kerikil

Tabel 2.7. Lebar Jalur Ideal Berdasarkan Fungsi Jalan

Fungsi	Kelas	Lebar Jalur Ideal (m)
Arteri	I	3,75
	II, III A	3,50
Kolektor	III A, III B	3,00
Lokal	III C	3,00

2.3.4 Manajemen Jalan

Menurut Permen Perhubungan No. 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan, perencanaan lalu lintas meliputi:

a. Inventarisasi Tingkat Pelayanan

Kegiatan ini merupakan kegiatan pengumpulan data untuk mengetahui tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan dan /atau persimpangan, meliputi panjang ruas jalan, lebar jalan, jumlah lajur lalu lintas, lebar bahu jalan, lebar median, lebar trotoar, lebar drainase, alinyemen horizontal, dan alinyemen vertikal.

Evaluasi tingkat pelayanan yaitu kegiatan pengolahan dan perbandingan data untuk mengetahui tingkat pelayanan dan indikasi penyebab masalah lalu lintas yang terjadi pada suatu ruas jalan dan/atau persimpangan, indikator tingkat pelayanan adalah sebagai berikut :

- Kecepatan lalu lintas (untuk jalan luar kota)
- Kecepatan rata-rata (untuk jalan perkotaan)
- Nisbah volume/kapasitas (V/c ratio)
- Kepadatan lalu lintas
- Kecelakaan lalu lintas

Tingkat pelayanan pada persimpangan mempertimbangkan faktor tundaan dan kapasitas persimpangan, sedangkan tingkat pelayanan pada ruas jalan di klasifikasikan atas :

1. Tingkat pelayanan A, dengan kondisi :

- Harus bebas dengan volume lalu lintas rendah dan kecepatan tinggi

- Kepadatan lalu lintas sangat rendah dengan kecepatan yang dapat di kendalikan oleh pengemudi berdasarkan batasan kecepatan maksimum/minimal dan kondisi fisik jalan
 - Pengemudi dapat mempertahankan kecepatan yang diinginkan tanpa atau dengan sedikit tundaan.
2. Tingkat pelayanan B, dengan kondisi :
- Harus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kecepatan mulai di batasi oleh kondisi lalu lintas
 - Kepadatan lalu lintas rendah hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan
 - Pengemudi masih punya cukup kebebasan untuk memilih kecepatannya dan lajur yang di gunakan.
3. Tingkat pelayanan C, dengan kondisi :
- Harus stabil tetapi kecepatan dan pergerakan kendaraan dikendalikan oleh volume lalu lintas yang lebih tinggi
 - Kepadatan lalu lintas sedang karena hambatan internal lalu lintas meningkat
 - Pengemudi memiliki keterbatasan untuk memilih kecepatan, pindah lajur atau mendahului.
4. Tingkat pelayanan D, dengan kondisi :
- Harus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas tinggi dan kecepatan masih di tolerir namun sangat berpengaruh oleh perubahan kondisi arus
 - Kepadatan lalu lintas sedang namun fluktuasi volume lalu lintas dan hambatan temporer dapat menyebabkan penurunan kecepatan yg besar
 - Pengemudi memiliki kebebasan yang sangat terbatas dalam menjalankan kendaraan, kenyamanan rendah, tetapi kondisi ini masih dapat di tolerir untuk waktu yang singkat
5. Tingkat pelayanan E, dengan kondisi :
- Arus lebih rendah dari pada tingkat pelayanan D dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan dan kecepatan sangat rendah
 - Kepadatan lalu lintas tinggi karena hambatan internal lalu lintas tinggi

- Pengemudi mulai merasakan kemacetan-kemacetan durasi pendek
6. Tingkat pelayanan F, dengan kondisi :
- Arus bertahan dan terjadi antrian kendaraan yang panjang
 - Kepadatan lalu lintas sangat tinggi dan volume rendah serta terjadi kemacetan untuk durasi yang cukup lama
 - Dalam keadaan antiran, kecepatan maupun volume turun sampai 0

b. Penetapan tingkat pelayanan yang di inginkan

Tingkat pelayanan yang di inginkan pada ruas jalan pada sistem jaringan jalan primer sesuai fungsinya, untuk :

- Jalan arteri primer, tingkat pelayanan sekurang kurangnya B
- Jalan kolektor primer, tingkat pelayanan sekurang kurangnya B
- Jalan lokal primer, tingkat pelayanan sekurang kurangnya C
- Jalan tol, tingkat pelayanan sekurang kurangnya B

Untuk jalan arteri primer, tingkat pelayanan dapat di lihat dengan melihat karakteristik operasi terkait dengan ketentuan seperti pada Tabel 2.8 berikut

Tabel 2.8. Karakteristik Jalan Berdasarkan Jenis Tingkat Pelayanan Jalan.

Tingkat Pelayanan	Karakteristik
A	<ul style="list-style-type: none"> - Arus bebas - Kecepatan lalu lintas > 100 km/jam - Jarak pandang bebas untuk mendahului harus selalu ada - Volume lalu lintas mencapai 20% dari kapasitas (yaitu 400 smp perjam, 2 arah) - Sekitar 75% dari gerakan mendahului dapat di lakukan dengan sedikit atau tanpa bantuan
B	<ul style="list-style-type: none"> - Awal dari kondisi arus stabil - Kecepatan lalu lintas ≥ 80 km/jam - Volume lalu lintas dapat mencapai 85% dari kapasitas (yaitu 900 smp perjam, 2 arah)
C	<ul style="list-style-type: none"> - Arus masih stabil - Kecepatan lalu lintas ≥ 65 km/jam - Volume lalu lintas dapat mencapai 85% dari kapasitas (yaitu 1400 smp perjam, 2 arah)
D	<ul style="list-style-type: none"> - Mendekati arus tidak stabil kecepatan lalu lintas turun sampai 60 km/jam - Volume lalu lintas dapat mencapai 85% dari kapasitas (yaitu 1700 smp perjam, 2 arah)

Tingkat Pelayanan	Karakteristik
E	<ul style="list-style-type: none"> - Kondisi mencapai kapasitas dengan volume mencapai 2000 smp perjam, 2 arah - Kecepatan lalu lintas pada umumnya berkisar 50 km/jam
F	<ul style="list-style-type: none"> - Kondisi arus tertahan - Kecepatan lalu lintas < 50 km/jam - Volume di bawah 2000 smp per jam

2.3.5 Konsep Pengelolaan Pemeliharaan Jalan

Pengelolaan pemeliharaan jalan bukanlah pekerjaan mudah, lebih-lebih pada saat kondisi anggaran yang terbatas serta beban kendaraan yang cenderung jauh melampaui batas dan kondisi cuaca yang kurang bersahabat.

a. Institusi Pengelola Pemeliharaan Jalan

Wewenang penyelenggaraan umum ada pada pemerintah pusat dan pemerintah daerah, sedangkan penguasaan atas jalan ada pada Negara dan dengan tujuan agar peran jalan dalam melayani kegiatan masyarakat dapat tetap terpelihara dan keseimbangan pembangunan antar wilayah dapat terjaga, maka negara mengadakan pengaturan tentang pemberian kewenangan penyelenggaraan jalan.

Negara memberi wewenang kepada pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan. Pada UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan juga menyebutkan bahwa masyarakat berperan serta dalam penyelenggaraan jalan. Khusus untuk pemerintah kabupaten, negara memberikan wewenang penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa.

Selanjutnya sesuai dengan sistem pemerintahan yang berlaku di Indonesia wewenang tersebut dilimpahkan kepada instansi yang ditunjuk di daerah. Wewenang penyelenggaraan jalan tersebut meliputi kegiatan-kegiatan yang meliputi seluruh siklus kegiatan dan perwujudan jalan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan jalan. Perumusan kebijakan penyelenggaraan jalan di daerah meliputi hal-hal sebagai berikut:

- 1) Pemantapan kondisi jalan yang ada melalui pemeliharaan dan rehabilitasi,
- 2) Pembangunan ruas jalan merupakan kegiatan mewujudkan ruas jalan baru agar jaringan jalan dapat segera berfungsi melayani angkutan sebagai salah satu sistem jaringan transportasi,
- 3) Penyerasian sistem jaringan jalan terkait pengembangan wilayah agar terpadu dalam membentuk struktur ruang dan memberikan pelayanan jasa distribusi dalam konteks pemberian layanan yang handal dan prima serta berpihak kepada kepentingan masyarakat,
- 4) Pengembangan alternatif pembiayaan melalui sistem kontribusi langsung pengguna jalan dan reformasi penyelenggaraan jalan.
- 5) Meningkatkan tanggung jawab dan peran serta dunia usaha dalam masyarakat dalam penyelenggaraan prasarana dan sarana jalan.

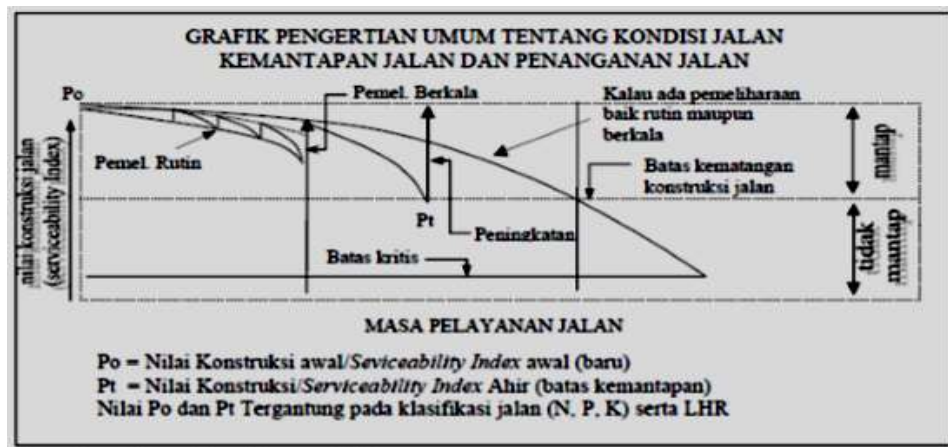
b. Manajemen Pemeliharaan Jalan

Definisi pemeliharaan jalan adalah semua jenis pekerjaan yang di butuhkan untuk menjaga dan memperbaiki jalan agar tetap dalam keadaan baik atau pekerjaan yang berkaitan dengan keduanya, sehingga mencegah kemunduran atau penurunan kualitas dengan laju perubahan pesat yang terjadi segera setelah konstruksi dilaksanakan (Budianto, 2016).

Lebih lanjut Budianto (2016) menjelaskan, kegiatan pemeliharaan jalan terdiri atas perencanaan, pelaksanaan serta monitoring dan evaluasi sehingga kondisi aset jalan dapat terpelihara secara efektif dan efisien dengan memberikan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan yang diinginkan meliputi perkerasan, bahu, drainase, dan perlengkapan jalan. Kegiatan-kegiatan tersebut dilaksanakan dengan memanfaatkan secara optimal sumber daya yang ada (anggaran, personil, peralatan, organisasi, aset jalan yang ada, penyedia). Dalam pelaksanaannya, terus dilakukan evaluasi terhadap metoda pelaksanaan, konstruksi, material, dan spesifikasi pekerjaan untuk pemeliharaan, serta sistem kontrak pemeliharaan.

Adapun fungsi jalan yang dipertahankan dalam kegiatan pemeliharaan jalan adalah kemampuan struktur, kenyamanan pelayanan, kerusakan yang minimal, serta keamanan.

Aktifitas pemeliharaan jalan yang diklasifikasikan terhadap frekuensi dan efeknya terhadap jalan terlihat pada Gambar 2.2.



Gambar 2.2. Pengertian Umum Tentang Kondisi Jalan (Dirjen Bina Marga, 2003).

Klasifikasi program pemeliharaan yang dipakai dalam Sistem Manajemen Pemeliharaan Jalan adalah sebagai berikut:

a) Pemeliharaan Rutin

Merupakan pekerjaan yang skalanya cukup kecil dan dikerjakan tersebar diseluruh jaringan jalan secara rutin. Dengan pemeliharaan rutin, tingkat penurunan nilai kondisi struktural perkerasan diharapkan akan sesuai dengan kurva kecenderungan kondisi perkerasan yang diperkirakan pada tahap desain.

b) Pemeliharaan periodik

Pemeliharaan periodik dilakukan dalam selang waktu beberapa tahun dan diadakan menyeluruh untuk satu atau beberapa seksi jalan dan sifatnya hanya fungsional dan tidak meningkatkan nilai struktural perkerasan. Pemeliharaan periodik dimaksud untuk mempertahankan kondisi jalan sesuai dengan yang direncanakan selama masa layanannya.

c) Rehabilitasi atau Peningkatan

Peningkatan jalan secara umum diperlukan untuk memperbaiki integritas struktur perkerasan, yaitu meningkatkan nilai strukturalnya dengan pemberian lapis tambahan struktural. Peningkatan jalan dilakukan, apakah karena masa layanannya habis, atau karena kerusakan awal yang disebabkan oleh faktor-

faktor luar seperti cuaca atau karena kesalahan perencanaan atau pelaksanaan rekonstruksi.

d) Rekonstruksi

Dalam hal perkerasan lama sudah dalam kondisi yang sangat jelek, maka lapisan tambahan tidak akan efektif dan kegiatan rekonstruksi biasanya diperlukan. Kegiatan rekonstruksi ini juga dimaksud untuk penanganan jalan yang berakibat meningkatkan kelasnya.

c. Klasifikasi Jalan dan Tingkat Pelayanan

Secara objektif baik desain perkerasan maupun pemeliharaan berguna untuk menjamin atau memastikan bahwa suatu perkerasan dapat memberikan pelayanan yang cukup memuaskan bagi pengguna jalan. Untuk kinerja dari perkerasan diukur dalam kaitannya dengan kualitas yang disediakan dan pelayanan yang diberikan sampai pada suatu tingkat dimana pelayanan masih bias ditolerir.

Klasifikasi jalan berdasarkan tingkat pelayanan, ditentukan sebagai berikut:

1. Jalan dengan tingkat pelayanan mantap adalah ruas-ruas jalan dengan umur rencana yang dapat diperhitungkan serta mengikuti suatu standar perencanaan teknis. Termasuk kedalam tingkat pelayanan mantap adalah jalan-jalan dalam kondisi baik dan sedang.
2. Jalan tidak mantap adalah ruas-ruas jalan yang dalam kenyataan sehari-hari masih berfungsi melayani lalu lintas, tetapi tidak dapat diperhitungkan umur rencananya serta tidak mengikuti standar perencanaan teknik. Termasuk ke dalam tingkat pelayanan tidak mantap adalah jalan-jalan dalam kondisi rusak ringan.
3. Jalan kritis adalah ruas-ruas jalan sudah tidak dapat lagi berfungsi melayani lalu lintas atau dalam keadaan putus. Termasuk kedalam tingkat pelayanan kritis adalah jalan-jalan dengan kondisi rusak berat.

Klasifikasi jalan berdasarkan tingkat kondisi jalan adalah sebagai berikut (Dirjen Bina Marga, 2003):

- a. Jalan dalam kondisi baik adalah jalan dengan permukaan yang benar-benar rata, tidak ada gelombang dan tidak ada kerusakan permukaan jalan.
- b. Jalan dalam kondisi sedang adalah jalan dengan kerataan permukaan perkerasan sedang, tidak ada gelombang dan tidak ada kerusakan.
- c. Jalan dalam kondisi rusak ringan adalah jalan dengan permukaan sudah mulai bergelombang, mulai ada kerusakan permukaan dan penambalan.
- d. Jalan dalam kondisi rusak berat adalah jalan dengan permukaan perkerasan sudah banyak kerusakan seperti bergelombang, retak-retak buaya dan terkelupas yang cukup besar, disertai kerusakan pondasi seperti amblas, dsb.

2.4 Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu yang membahas mengenai evaluasi Standar Pelayanan Minimal bidang jalan :

1. Kajian tentang Standar Pelayanan Minimal bidang Jalan Umum Non Tol juga telah dilakukan oleh Hikmat Iskandar pada tahun 2011. Makalah ini bermaksud menyajikan kajian indikator kinerja pelayanan jalan yang menjadi substansi draft Permen PU No. 14 Tahun 2010 untuk jalan Provinsi dan Kabupaten/Kota. Kajian ini lebih mengarah untuk mengetahui kondisi pencapaian penyelenggaraan jalan untuk dapat mencapai target indikator Standar Pelayanan Minimal bidang Jalan pada tahun 2014.
2. Salah satu penelitian yang juga membahas mengenai indikator pelayanan ruas jalan adalah penelitian dengan judul Analisa Kapasitas dan Tingkat Pelayanan pada Ruas Jalan Wolter Monginsidi Kota Manado oleh Ardi Palin tahun 2013. Namun dalam penelitian ini hanya bertujuan untuk menghitung kapasitas dan tingkat pelayanan pada satu ruas jalan dan tidak didasarkan pada Standar Pelayanan Minimal bidang jalan yang telah ditetapkan oleh pemerintah.
3. Evaluasi Pemenuhan Indikator Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol di Indonesia yang merupakan sebuah jurnal yang ditulis oleh Amelia Makmur seorang mahasiswa Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer Universitas Kristen Krida Wacana dan Ranto P. Rajagukguk dari Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol Kementrian PUPR tahun 2015. Studi ini mengkaji indikator-

indikator yang selalu tidak dapat dipenuhi di ruas-ruas jalan tol yang beroperasi di Indonesia.

4. Salah satu penelitian yang membahas mengenai Standar Pelayanan Minimal bidang jalan berdasarkan Permen PU No. 1 Tahun 2014 juga telah dilakukan oleh Teuku Mirza Iskandar dengan judul Kajian SPM Konektivitas dan Kondisi Jalan di Kota Banda Aceh. Namun dalam penelitian ini, penulis hanya menghitung tingkat capaian Standar Pelayanan Minimal jalan provinsi di Kota Banda Aceh sesuai dengan indikator dalam Permen PU No. 1 Tahun 2014.

Dari beberapa penelitian yang ada, penelitian yang membahas mengenai Standar Pelayanan Minimal bidang Jalan sebagian besar adalah analisis maupun evaluasi tentang Standar Pelayanan Minimal di jalan tol yang mana dikarenakan jalan tol bersifat komersil sehingga diharapkan pelayanan yang diberikan kepada penggunaanya haruslah prima dan memenuhi standar pelayanan minimal yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Hingga saat ini belum ada penelitian yang membahas mengenai evaluasi Standar Pelayanan Minimal pada jalan Provinsi maupun Kabupaten/Kota yang didasarkan pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 1 Tahun 2014 serta dievaluasi berdasarkan dengan persepsi pengguna jalan serta bagaimana tingkat keterhubungan antara kondisi jalan dengan konektivitas, sehingga penelitian yang akan saya lakukan diharapkan dapat menjadi acuan untuk penelitian sejenis di masa yang akan datang.

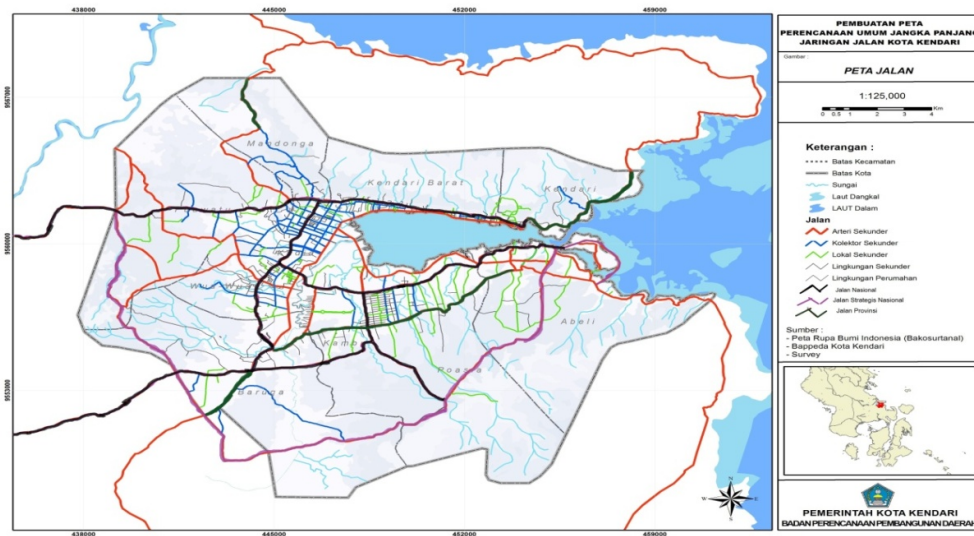
“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di Kota Kendari Provinsi Sulawesi Tenggara pada ruas – ruas jalan provinsi yang berada di bawah kewenangan Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sulawesi Tenggara. Jumlah ruas jalan provinsi yang diteliti dengan total panjang mencapai 66,22 Km. Adapun peta jaringan jalan yang menjadi lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 3.1.



Gambar 3.1. Peta Jaringan Jalan Provinsi Di Kota Kendari

3.2. Ide dan Rancangan Penelitian

Ide penelitian ini didasarkan bahwa program penanganan ruas-ruas jalan provinsi di Kota Kendari perlu lebih dimaksimalkan untuk dapat memberi pelayanan yang maksimal kepada masyarakat. Untuk itu perlu diadakan penelitian yang dapat mengevaluasi standar pelayanan minimal yang diterapkan pada jalan provinsi di Kota Kendari.

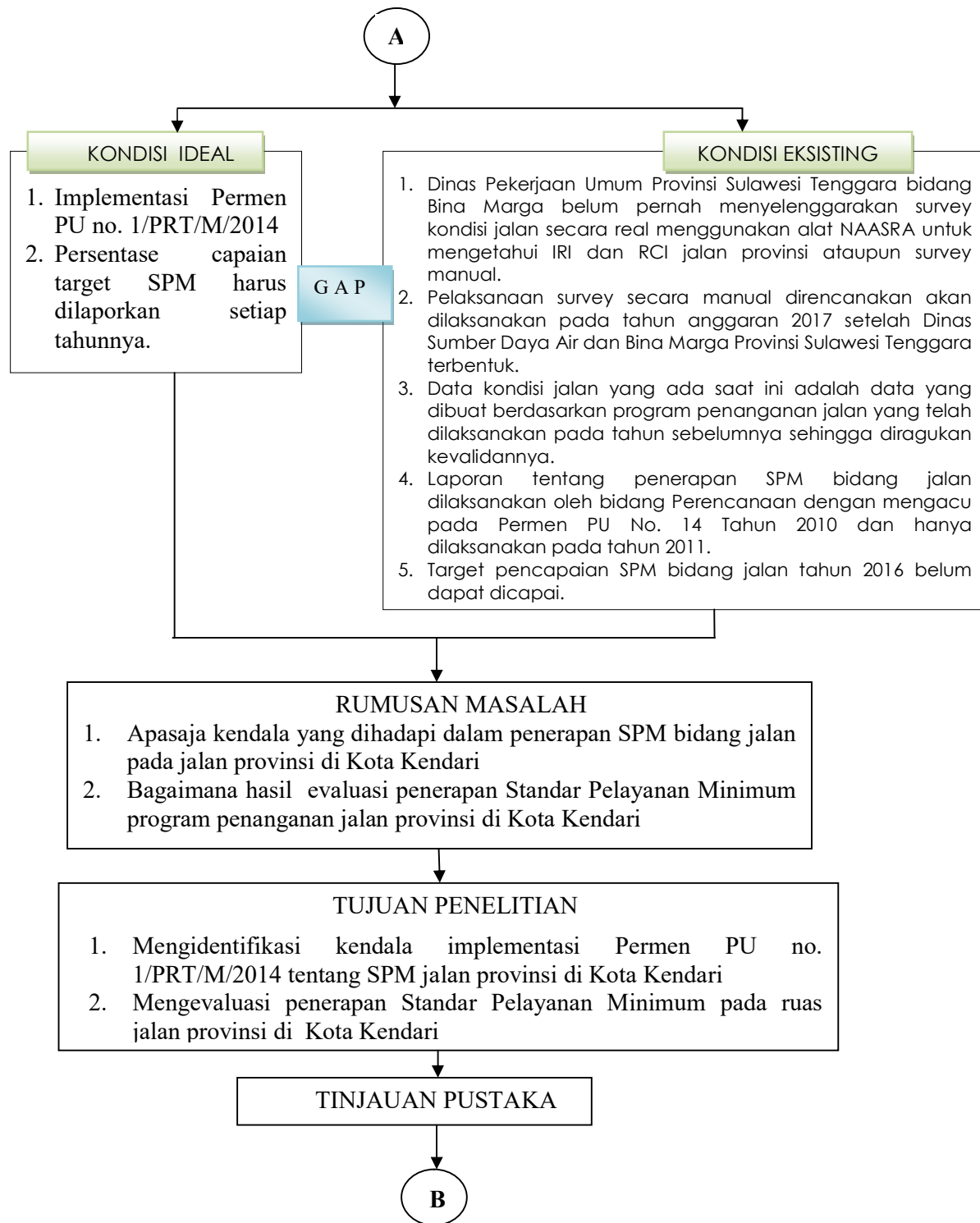
Penelitian ini termasuk penelitian evaluasi. Menurut Arikunto (2013), evaluasi adalah sebuah kegiatan pengumpulan data atau informasi untuk dibandingkan dengan kriteria setelah itu diambil kesimpulan. Evaluasi program

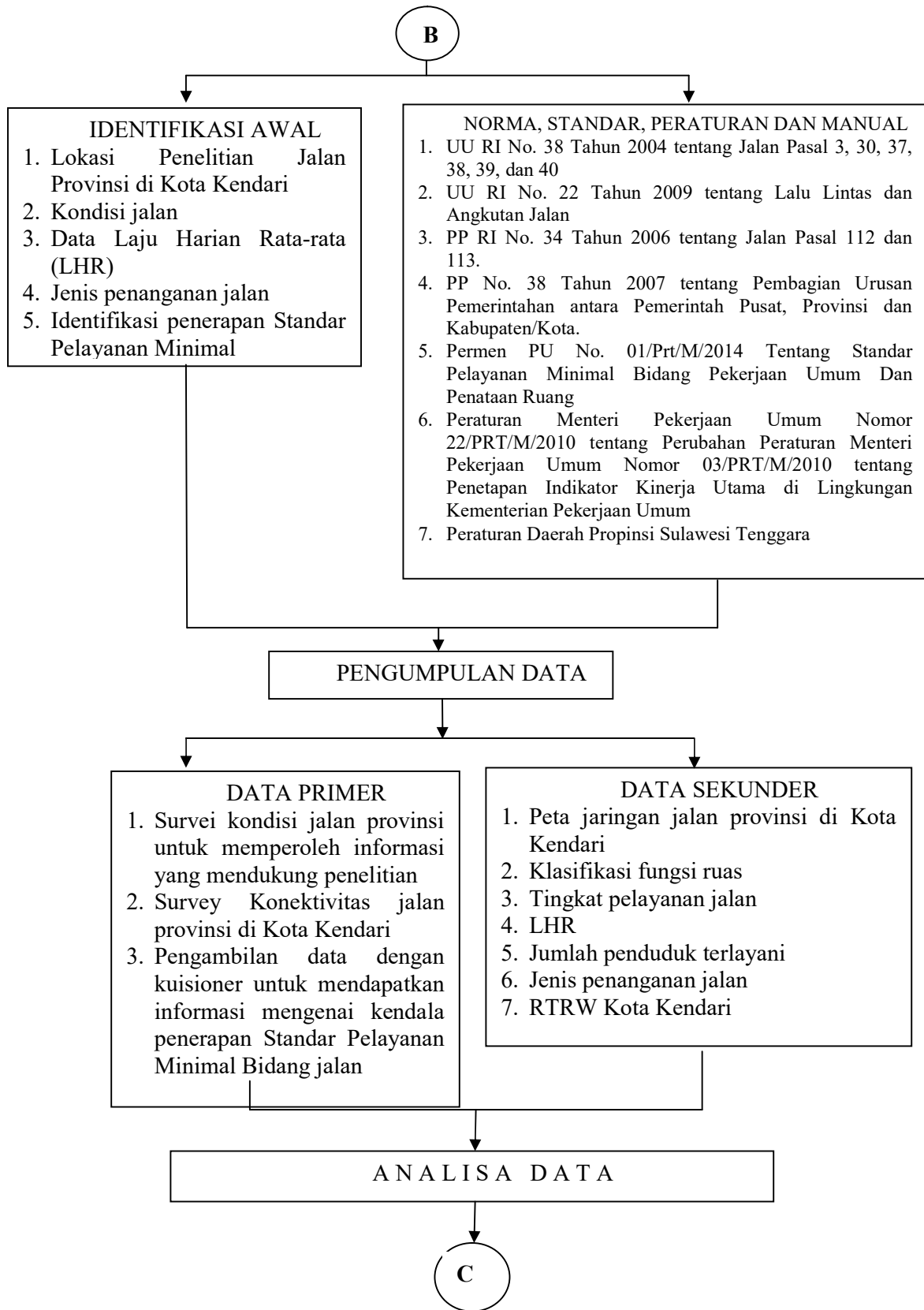
yang digunakan dalam penelitian evaluasi pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal ini adalah model evaluasi ketimpangan atau kesenjangan (*The Discrepancy Evaluation Model*) karena penelitian ini akan membandingkan pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal dengan kriteria atau indikator menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang.

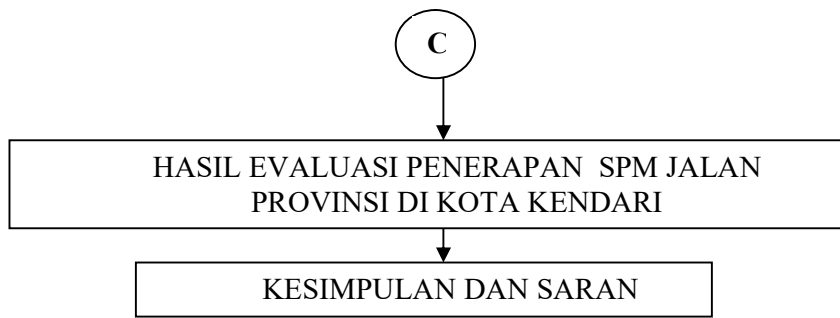
Dalam menganalisis data penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian deskriptif bertujuan menggambarkan secara sistematis dan akurat fakta dan karakteristik mengenai populasi atau bidang tertentu (Arikunto, 2013). Penelitian deskriptif ini berusaha menggambarkan situasi atau kejadian. Sedangkan pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengukur pencapaian Standar Pelayanan Minimal bidang Jalan pada ruas Jalan Provinsi di Kota Kendari.

Untuk lebih jelasnya metodologi yang akan digunakan untuk mendukung penelitian ini dapat dilihat pada diagram alir pada Gambar 3.2 berikut ini.









Gambar 3.2 Alur Penelitian

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini dimulai dengan mengidentifikasi kondisi eksisting jalan provinsi sebelum dilakukan penanganan ruas jalan seperti peningkatan maupun pemeliharaan rutin serta identifikasi kondisi ruas jalan setelah kegiatan pemeliharaan dilaksanakan. Selanjutnya dilakukan pengumpulan referensi pendukung yang akan digunakan untuk menjelaskan Standar Pelayanan Minimal yang diterapkan pada ruas-ruas jalan tersebut. Kemudian dilakukan proses pengumpulan data berupa data primer dan data sekunder yang akan mendukung proses penelitian ini.

Untuk mengumpulkan data tersebut digunakan beberapa cara, yaitu:

a. Observasi dan Dokumentasi

- Metode observasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian melalui pengamatan dan penginderaan. Metode ini dilakukan dengan cara mengamati secara langsung dan sistematis terhadap objek yang akan diteliti. Dalam hal ini, penulis menggunakan metode observasi non partisipan untuk memperoleh data lengkap mengenai kondisi jalan dan konektivitas jaringan jalan provinsi yang ada di Kota Kendari.
- Metode Dokumentasi digunakan untuk mengumpulkan data dari sumber-sumber dokumen yang mendukung dalam penelitian

Kedua metode ini digunakan untuk mengumpulkan data mengenai kondisi jalan eksisting, konektivitas, peta jaringan jalan, klasifikasi fungsi jalan,

tingkat pelayanan jalan, LHR, jumlah penduduk terlayani jenis penanganan jalan serta RTRW Kota Kendari.

b. Wawancara

Menurut Sugiyono (2014) wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti. Wawancara adalah usaha untuk mengumpulkan informasi dengan menggunakan sejumlah pertanyaan secara lisan dan juga dijawab secara lisan.

Dalam penelitian ini, metode wawancara digunakan untuk memperoleh data kondisi jalan dan konektivitas jaringan jalan serta kendala dalam pelaksanaan penerapan Standar Pelayanan Minimal Bidang Jalan.

c. Kuesioner (Angket)

Sugiyono (2014) mengungkapkan bahwa kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab.

Teknik pengumpulan data dengan kuesioner dilakukan dalam penelitian ini untuk mengevaluasi faktor penerapan Standar Pelayanan Minimal Bidang Jalan di mengenai pelayanan yang diberikan jalan berupa kondisi jalan serta konektivitasnya dengan pusat kegiatan yang ada di Kota Kendari kepada pengguna jalan provinsi di Kota Kendari.

3.4 Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian ini berisikan indikator pencapaian (IP) pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal bidang jalan yang digunakan sebagai pedoman saat melakukan dokumentasi, wawancara maupun kuesioner dengan membandingkan hasil penelitian dengan target capaian indikator Standar Pelayanan Minimal bidang jalan sesuai dengan Permen PU Nomor 1 Tahun 2014. Adapun instrument penelitian yang akan menjadi acuan dalam penyebaran kuesioner dan wawancara dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel 3.1 berikut:

Tabel 3.1 Instrumen Penelitian

No	Jenis Pelayanan	Indikator	Teknik Pengumpulan Data	Objek Penelitian
1.	Penyediaan Jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat	Persentase tingkat kondisi jalan provinsi baik dan sedang	a. Observasi b. Wawancara c. Kuesioner	a. Ruas Jalan Provinsi b. Penyelenggara Jalan c. Pengguna jalan
2.	Penyediaan Jalan Untuk melayani kebutuhan masyarakat	Tersedianya Konektivitas wilayah Provinsi	a. Observasi b. Wawancara c. Kuesioner	a. Kota Kendari b. Penyelenggara Jalan c. Pengguna jalan

Sumber : Hasil Olahan Data, 2017

3.5 Teknik Analisis Data

Data yang dikumpulkan kemudian diolah dan dianalisis untuk dapat menjawab tujuan dari penelitian ini. Teknik analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara, yaitu:

- a. Analisa Kondisi Eksisting Standar Pelayanan Minimal Jalan Provinsi di Kota Kendari

Untuk melakukan analisa kondisi eksisting Standar Pelayanan Minimal pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari digunakan rumus (1) dan rumus (2) yang telah diuraikan di BAB II.

Setelah nilai untuk Standar Pelayanan Minimal kondisi jalan dan konektivitas jalan diperoleh, kemudian dilakukan analisa lanjutan yang dapat menghitung indeks hubungan antara kondisi jalan dengan konektivitas.

Indeks ini merupakan hasil penelitian yang dilakukan oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Kebijakan dan Penerapan Teknologi Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pekerjaan Umum.

Indeks links yang disusun merupakan rata-rata dari indeks atribut kondisi jalan, kecepatan dan VCR. Namun dari hasil penelitian diketahui bahwa atribut VCR dan kecepatan saling dependen. Oleh karena itu, perhitungan indeks links dilakukan dengan dua alternatif, yang pertama menggunakan atribut IRI dan Kecepatan, sedangkan alternatif kedua menggunakan atribut IRI dan VCR. Kemudian dilakukan uji beda dan ditemukan adanya perbedaan Indeks links untuk atribut IRI-VCR dan IRI-kecepatan. Dengan demikian dipilih perhitungan indeks

links dengan atribut IRI-Kecepatan sesuai penjelasan mengenai Standar Pelayanan Minimal ruas jalan pada PP Jalan dan PermenPU 19/2011 (Balitbang PUPR, 2017).

Pada prinsipnya indeks untuk setiap atribut berkisar dari 0 – 1 dimana semakin baik semakin mendekati angka 1. Adapun rumus yang digunakan untuk perhitungan indeks setiap atribut adalah sebagai berikut:

1. Kondisi Jalan (IRI)

Nilai optimal untuk IRI dalam Standar Pelayanan Minimal adalah 4 mm/Km dengan nilai maksimal IRI sebesar 12 yang mana semakin kecil semakin bagus. Untuk nilai $IRI \leq 4$ maka nilai indeks IRI adalah 1 dan jika nilai $IRI = 12$ maka indeks IRI adalah 0. Untuk $4 < \text{Nilai IRI} < 12$ maka nilai IRI dihitung dengan interpolasi :

$$\text{Indeks IRI} = \left[\frac{1 - \left(\frac{\text{Nilai IRI}}{12} \right)}{1 - \frac{4}{12}} \right] \quad (3.1)$$

2. Kecepatan

Untuk jalan provinsi, nilai optimal untuk kecepatan tempuh rata-rata adalah 40 Km/Jam, berdasarkan PP Jalan No. 34 tahun 2006 dimana jika nilainya semakin besar maka semakin baik.

Untuk kecepatan ≥ 40 Km/jam maka nilai indeks kecepatan adalah 1 sedangkan untuk kecepatan < 40 Km/Jam, maka nilai indeks kecepatan terstandarnya dihitung dengan rumus:

$$\text{Indeks kecepatan} = \frac{\text{Nilai Kecepatan}}{40} \quad (3.2)$$

Dari kedua atribut indeks tersebut kemudian dicari indeks links yang diperoleh dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{Indeks Links} = \left\{ \left(\frac{\frac{1}{\text{Indeks IRI}} + \text{Indeks Kecepatan}}{2} \right) \right\} \quad (3.3)$$

Indeks links ini kemudian dikategorisasi menjadi 5 kategori seperti dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3.2 Kategori Nilai Indeks Links

Nilai Indeks Links	Penjelasan
< 0,2	Konektivitas sangat buruk. Kendaraan hampir tidak bisa mengalir dengan gangguan hampir sepanjang jalan
0,2 – 0,4	Konektivitas buruk. Aliran kendaraan merayap lambat dan tersendat-sendat dengan banyak gangguan
0,4 – 0,6	Konektivitas sedang. Aliran kendaraan merayap tanpa sendatan dengan banyak gangguan
0,6 – 0,8	Konektivitas baik. Aliran kendaraan lancar namun masih dijumpai sedikit gangguan
> 0,8	Konektivitas sangat baik. Aliran kendaraan lancar hampir tanpa gangguan

Sumber : Balitbang PUPR, 2016

b. Evaluasi Penerapan Standar Pelayanan Minimal

Data sekunder dan data primer kondisi jalan serta panjang jalan yang menghubungkan pusat produksi dan pusat kegiatan yang dikumpulkan kemudian diolah dengan metode analisis perbandingan langsung (*Discrepancy Evaluation Method*) terhadap standar yang telah ditetapkan dalam Permen PU Nomor 1 Tahun 2014.

Sedangkan untuk mengetahui tingkat layanan jalan provinsi yang telah diterima oleh pengguna jalan dilakukan analisis dengan menggunakan metode *Relative Importance Index* (RII) dari masing-masing indikator kuesioner yang telah diuji validitasnya. Menurut Menmon dkk dalam Pujiarman(2016), nilai RII setiap indikator berada antara nilai 0 dan 1 ($0 \leq RII \leq 1$) dan diperoleh dengan menggunakan persamaan sebagai berikut:

$$RII = \frac{\sum_{i=1}^4 WiXi}{AxN} \quad (3.4)$$

Keterangan :

$\sum_{i=1}^4 WiXi$ = Skor total jawaban responden untuk variabel kondisi jalan

A = Bobot tertinggi

N = Jumlah responden

Analisa ini menggunakan pengukuran skala Likert dengan skala pengukuran 1 s/d 4, dimana indikator- indikator evaluasi dijabarkan menjadi beberapa sub indikator. Gradasi dari skala tersebut adalah :

1 = Kurang; 2 = Cukup; 3 = Baik; 4 = Sangat Baik.

Untuk menentukan batasan dan interval skor persen (I) status tingkat keberhasilan penerapan standar pelayanan minimal pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari, dilakukan dengan menggunakan formula sebagai berikut (Sugiyono, 2004) :

$$I = \frac{100}{\text{Jumlah Skor (Likert)}} \quad (3.5)$$

Berdasarkan hasil tersebut maka interval status tingkat keberhasilan penerapan standar pelayanan minimal pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari adalah :

- Angka 0% – 24,99% = Kurang
- Angka 25% – 49,99% = Cukup
- Angka 50% – 74,99% = Baik
- Angka 75% – 100% = Sangat baik

Setelah semua data responden dihitung dengan menggunakan RII, maka dari nilai persentasi kondisi eksisting dan persentasi persepsi pengguna jalan tersebut kemudian dianalisa dengan Uji Beda Berpasangan (*Paired Sample T Test*) dengan bantuan *SPSS Statistic 20* yang dapat menunjukkan apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara kondisi jalan eksisting dengan persepsi pengguna jalan.

Setelah dilakukan pembobotan dengan menggunakan RII dan diketahui pemetaan kondisi jalan dan konektivitas menurut pengguna jalan, data penelitian kemudian dianalisa dengan menggunakan analisa Uji Beda Berpasangan (*Paired Sample T Test*) dengan bantuan *SPSS Statistic 20* yang dapat menunjukkan apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara kondisi jalan eksisting dengan persepsi pengguna jalan.

Analisis uji beda berpasangan ini digunakan untuk membandingkan rata-rata dua variabel untuk suatu group sampel tunggal. Uji ini menghitung selisih antara nilai dua variabel untuk tiap kasus dan menguji apakah selisih rata-rata

tersebut bernilai nol. Metode pengujian ini adalah salah satu metode pengujian hipotesis dimana data yang digunakan tidak bebas (berpasangan). Ciri-ciri yang paling sering ditemui pada kasus yang berpasangan adalah satu individu (objek penelitian) dikenai dua buah perlakuan yang berbeda. Dalam penelitian ini objek penelitian adalah pelayanan jalan provinsi yang ada di Kota Kendari dilihat berdasarkan kondisi eksisting dan berdasarkan persepsi pengguna jalan. Adapun rumus yang digunakan dalam uji beda berpasangan adalah sebagai berikut:

$$t_{hit} = \frac{\bar{D}}{\frac{SD}{\sqrt{n}}} \quad (3.6)$$

$$\text{Dengan } SD = \sqrt{var} \quad (3.7)$$

$$var(s^2) = \frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2 \quad (3.8)$$

Keterangan:

t = nilai hitung

\bar{D} = rata-rata selisih pengukuran 1 dan 2

SD = standar deviasi selisih pengukuran 1 dan 2

n = jumlah sampel

Untuk melakukan interpretasi terhadap uji beda berpasangan terlebih dahulu ditentukan nilai signifikansi α dan df (*degree of freedom*) yang mana untuk uji beda berpasangan nilai df ditentukan sebesar N-1. Dengan hipotesis sebagai berikut:

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

Dengan penentuan daerah kritis yaitu:

- Jika $T_{hitung} \geq T_{Tabel}$: Tolak H_0
- - $T_{hitung} \leq T_{Tabel}$: Tolak H_0
- Jika $Sig. \leq \alpha$: Tolak H_0

c. Analisis Kendala Penerapan Standar Pelayanan Minimal

Setelah dilakukan evaluasi terhadap penerapan Standar Pelayanan Minimal pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari, kemudian dilakukan analisis terhadap hasil wawancara yang dilakukan kepada tenaga ahli (*expert*) dari Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara dengan analisis deskriptif.

Analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono, 2004).

Analisis kendala penerapan Standar Pelayanan Minimal dengan metode deskriptif ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai kendala apa saja yang dihadapi oleh penyelenggara jalan provinsi dalam upaya penerapan Standar Pelayanan Minimal.

d. Analisis Proyeksi Kondisi Perkerasan Jalan Hingga Akhir Tahun Capaian

Analisis proyeksi tingkat kondisi perkerasan jalan hingga akhir tahun capaian yang dilaksanakan dalam penelitian ini akan mengacu pada hasil penelitian terdahulu mengenai proyeksi kondisi perkerasan jalan dikarenakan keterbatasan data kondisi jalan yang ada untuk tahun-tahun sebelumnya.

Karena keterbatasan tersebut, analisis proyeksi kondisi perkerasan jalan ini akan menggunakan beberapa asumsi penyesuaian diantaranya:

1. Kondisi perkerasan pada objek penelitian terdahulu berbeda dengan jalan provinsi yang ada di Kota Kendari seperti kondisi aspal yang digunakan, tanah dasar, dan sebagainya.
2. Nilai LHR yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Prov. Sulawesi Tenggara yang nilainya terlalu kecil dan tidak mengalami perubahan sejak tahun 2015
3. Nilai pertumbuhan kendaraan bersumber dari Badan Pusat Statistik Kota Kendari yang hanya memperhitungkan kendaraan yang terdaftar di Kota Kendari

4. Faktor-faktor penentu penyebab kerusakan jalan seperti drainase, curah hujan, pemeliharaan dan lain-lain tidak diperhitungkan.

3.6 Populasi dan Teknik Pengambilan Sampel

3.6.1 Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2014).

Populasi yang diteliti di dalam penelitian ini terdiri atas 2 kategori yaitu

1. Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara selaku penyelenggara jalan provinsi. Berdasarkan data dari Tata Usaha Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara, terdapat 110 orang pegawai yang bekerja di bidang Bina Marga dengan 3 orang Kepala Seksi yang membawahi Seksi Perencanaan, Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan serta Seksi Perervasi Jalan dan jembatan.
2. Masyarakat pengguna jalan provinsi sebagai objek pelayanan jalan.

Populasi pengguna jalan akan dihitung berdasarkan data sekunder dari jumlah Lalulintas Harian Rata-rata masing-masing ruas jalan provinsi yang ada di Kota Kendari

3.6.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Sugiyono, 2014). Atau dapat dikatakan sampel adalah bagian dari populasi yang dapat mewakili keseluruhan populasi (Ratnasari, 2016).

Dalam penelitian ini akan digunakan dua metode pengambilan sampel yaitu:

1. Metode *Probability Sampling* yang akan digunakan pada populasi penyelenggara jalan dimana setiap unsur atau anggota populasi mendapat peluang atau kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi sampel. Dari beberapa cara yang digunakan dalam *Probability Sampling*, dalam penelitian ini digunakan *Stratified Sampling*, yaitu sampel diambil dari beberapa level/strata yang terdapat dalam populasi (Ratnasari, 2016).

Responden yang akan dipilih dalam populasi penyelenggara jalan adalah tenaga ahli dari bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara yang diuraikan sebagai berikut:

Tabel 3.3 Sebaran Sampel untuk Penyelenggara Jalan

No.	Bidang Bina Marga	Jabatan	Jumlah
			(Orang)
1.	Perencanaan	Kepala Seksi	1
2.	Pembangunan Jalan dan Jembatan	Kepala Seksi	1
3.	Preervasi Jalan dan jembatan	Kepala Seksi	1
4.	Staf	Staf Teknis	2
Jumlah			5

Sumber : Hasil Olahan Data, 2017

2. Metode *Non-Probability Sampling* digunakan untuk menentukan jumlah populasi dari pengguna jalan provinsi di Kota Kendari. Menurut Ratnasari (2016), dalam pendistribusian kuesioner kepada responden dilakukan dengan teknik *quota convenient sampling*, yaitu responden dipilih berdasarkan atas ketersediaan dan kemudahan untuk mendapatkannya sampai dengan jumlah (kuota) responden yang diinginkan terpenuhi serta memperhatikan faktor kelayakan jumlah.

Jumlah sampel akan dihitung berdasarkan jumlah populasi yang ditentukan oleh jumlah LHR masing-masing ruas jalan provinsi di Kota Kendari dengan kalkulator sampel (<http://www.surveysystem.com/sscalc.htm>) dengan tingkat kepercayaan 80% dan interval kepercayaan 10 maka jumlah sampel pengguna jalan dijabarkan sebagai berikut:

Tabel 3.4 Jumlah Populasi dan Sampel Pengguna Jalan

No	Ruas Jalan	LHR	Jumlah Sampel
			Smp
1.	Jl. Lingkar Kota	150	10
2.	Jl. H. Lamuse	400	23
3.	Jl. Orinunggu	400	23
4.	Jl. Pangeran Antasari	400	23
5.	Jl. Dewi Sartika	400	23
6.	Jl. Brigjen Katamso	500	23
7.	Jl. Sudirman	500	23
8.	Jl. RA. Kartini	500	23
9.	Jl. Martadinata	500	23
10.	Batas Kota – Dr. Sutomo	500	23
Jumlah		4250	217

Sumber : Hasil Olahan Data, 2017

BAB 4

ANALISA DAN HASIL PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

4.1.1 Kota Kendari

4.1.1.1 Keadaan Geografi

a. Luas Wilayah

Kota Kendari terletak di sebelah tenggara Pulau Sulawesi yang terdiri dari wilayah daratan yang mengelilingi Teluk Kendari dan satu pulau yaitu pulau Bungkutoko. Sebagai ibukota Provinsi Sulawesi Tenggara, luas wilayah daratan Kota Kendari adalah sebesar 267,37 Km² atau 0,7 % dari luas daratan Provinsi Sulawesi Tenggara.

Secara astronomis, Kota Kendari terletak di bagian selatan garis khatulistiwa diantara 3° 54' 30" – 4° 3' 11" Lintang Selatan dan membentang dari Barat ke Timur diantara 122° 23' – 122° 39' Bujur Timur.

Dari posisi geografisnya, Kota Kendari memiliki batas-batas diantaranya:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Konawe
- Sebelah Timur berbatasan dengan Laut Kendari
- Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Konawe Selatan
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Konawe Selatan.

Kota Kendari terbentuk dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1995 yang disahkan pada tanggal 3 Agustus 1995 dengan status Kotamadya Daerah Tingkat II kendari.(BPS Kota Kendari, 2016)

Adapun luas wilayah Kota Kendari berdasarkan kecamatan dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut :

Tabel 4.1. Luas Wilayah Berdasarkan Kecamatan, 2016

No	Kecamatan	Luas	
		Km ²	%
1.	Mandongga	23,33	7,88
2.	Baruga	49,15	16,61
3.	Puuwatu	45,79	15,48
4.	Kadia	7,61	2,57
5.	Wua-Wua	9,73	3,29
6.	Poasia	55,51	18,76

No	Kecamatan	Luas	
		Km ²	%
7.	Abeli	46,98	15,88
8.	Kambu	21,17	7,15
9.	Kendari	14,21	4,80
10.	Kendari Barat	22,41	7,57

Sumber : BPS Kota Kendari, 2016

b. Keadaan Iklim

Sebagaimana daerah lain di Indonesia, Kota Kendari hanya mengenal dua musim yaitu musim kemarau dan musim hujan. Keadaan musim ini sangat dipengaruhi oleh arus angin yang bertiup di atas wilayahnya.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika dalam Buku Kota Kendari dalam Angka 2016 (BPS Kota Kendari, 2016) dari Stasiun Meteorologi Maritim Kendari tahun 2015 terjadi 169 hari hujan dengan curah hujan 1.595 mm. Sedangkan suhu udara maksimum adalah 35,4 °C dan suhu udara minimum adalah 17,8 °C dengan tekanan udara rata-rata 1.012,98 milibar dan kelembaban udara rata-rata 82,6% serta kecepatan angin 5,6 knot.

Faktor-faktor yang mempengaruhi suhu diantaranya adalah perbedaan ketinggian dari permukaan laut, daerah pegunungan dan daerah pesisir. Hal ini menyebabkan perbedaan suhu di beberapa tempat di Kota Kendari. Namun secara keseluruhan Kota Kendari merupakan daerah bersuhu tropis.

4.1.1.2 Kependudukan

Penduduk Kota Kendari berdasarkan proyeksi tahun 2015 sebanyak 347.496 jiwa yang terdiri atas 175.337 jiwa penduduk laki-laki dan 172.159 jiwa penduduk perempuan. (BPS Kota Kendari, 2016)

Kepadatan penduduk di Kota Kendari tahun 2015 mencapai 1.174 jiwa/Km² dengan kepadatan yang beragam di 10 kecamatannya. Kepadatan penduduk tertinggi ada di Kecamatan Kadia dengan kepadatan 6.180 jiwa/ Km² dan terendah di kecamatan Baruga sebesar 472 jiwa/ Km².

Adapun jumlah penduduk dan persebarannya menurut kecamatan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.2. Jumlah Penduduk dan Persebarannya Menurut Kecamatan

No	Kecamatan	Penduduk	% Persebaran
1.	Mandongga	43.338	12,47
2.	Baruga	23.213	6,68
3.	Puuwatu	33.254	9,57
4.	Kadia	47.031	13,53
5.	Wua-Wua	29.249	8,42
6.	Poasia	29.932	8,61
7.	Abeli	26.890	7,74
8.	Kambu	32.519	9,36
9.	Kendari	30.627	8,81
10.	Kendari Barat	51.443	14,80
Kota Kendari		347.496	100,00

Sumber: BPS Kota Kendari, 2016

4.1.1.3 Jaringan Transportasi

Berdasarkan data dari BPS Kota Kendari, panjang jaringan jalan yang ada di Kota Kendari berdasarkan kewenangannya terdiri atas 47,60 Km Jalan Nasional, 76,30 Km Jalan Provinsi dan 423,80 Km Jalan Kota.

Adapun detail panjang jalan menurut pemerintah yang berwenang, jenis permu kaan, kondisi dan kelas jalan di Kota Kendari pada tahun 2015 dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut:

Tabel 4.3. Detail panjang Jalan yang Ada di Kota Kendari (Km)

No	Perincian	Negara	Provinsi	Kota
1.	Jenis Permukaan	47,60	76,30	423,80
	a. Aspal	47,60	32,30	342,39
	b. Kerikil	-	-	55,62
	c. Tanah	-	44	25,79
	d. Tidak Diperinci			
2.	Kondisi Jalan	47,60	76,30	423,80
	a. Baik	43,41	23,05	198,54
	b. Sedang	4,19	9,25	89,32
	c. Rusak	-	44,00	100,25
	d. Rusak Berat	-	-	35,69
3.	Kelas Jalan	47,60	76,30	423,80
	a. Kelas I	-	-	-
	b. Kelas II	41,79	-	-
	c. Kelas III	5,81	22,00	-
	d. Kelas III A	-	10,30	-
	e. Kelas III B	-	-	311,00
	f. Kelas III C	-	44,00	112,80
	g. Tidak Diperinci	-	-	-

Sumber: BPS Kota Kendari, 2016

Untuk jenis kendaraan yang teregistrasi berdasarkan kepemilikan di Kota Kendari pada tahun 2015 dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut:

Tabel 4.4. Jenis Kendaraan yang Telah Diregistrasi di Kota Kendari

No	Jenis Kendaraan	Pribadi	Umum	Pemerintah
1.	Sedan	46	40	-
2.	St. Wagon	-	-	-
3.	Mini Bus	2.360	33	107
4.	Jeep	78	-	4
5.	Lain-Lain	-	-	-
6.	Mikrolet	6	12	-
7.	Taksi	-	-	-
8.	Bus	1	1	5
9.	Mikro Bus	1	-	5
10.	Bus Bertingkat	-	-	-
11.	Lain-lain	-	-	-
12.	<i>Pick Up</i>	574	-	4
13.	<i>Deliver Van</i>	-	-	-
14.	Truk	102	62	3
15.	Tangki	14	-	-
16.	<i>Double Cabin</i>	78	-	7
17.	<i>Dump Truck</i>	56	78	6
18.	<i>Truck box</i>	7	2	-
19.	<i>Tronton</i>	4	10	-
20.	<i>Light Truck</i>	2	1	-
21.	<i>Pick Up Box</i>	11	-	-
22.	<i>Crane</i>	-	-	-
23.	<i>Truck Trintin</i>	-	-	-
24.	Truk Tangki	1	-	-
25.	Tandum Bak	-	-	-
26.	<i>Blind Van</i>	9	-	-
27.	<i>Box</i>	7	5	-
28.	Sepeda Motor	13.295	-	187
29.	Sepeda Motor dengan kereta samping	-	-	-
30.	Scooter	2	-	-
31.	<i>Trail</i>	29	-	-
32.	Roda Tiga	22	-	32
33.	<i>Vespa</i>	-	-	-
34.	Mobil Pemadam Kebakaran	-	-	-
35.	Mobil Ambulance	-	-	-
36.	Mobil Jenazah	-	-	-
37.	<i>Fork Lift</i>	-	-	-
38.	<i>Lain-Lain</i>	-	-	-
39.	<i>Traktor Head</i>	1	1	-

Sumber : BPS Kota Kendari, 2016

4.1.1.4 Pusat Produksi dan Pusat Kegiatan di Kota Kendari

a. Pusat Produksi

Berdasarkan data dari BPS Kota Kendari tahun 2016, pusat produksi yang ada di Kota Kendari tersebar di setiap kecamatan. Pusat produksi ini terdiri atas tanaman pangan, perkebunan, peternakan, perikanan budidaya, dan penghasil kayu bulat.

Dari data pertanian yang ada pada Katalog Kendari dalam Angka 2016 (BPS Kota Kendari, 2016), pusat produksi tanaman pangan terletak di Kecamatan Baruga dan kecamatan Mandonga. Sedangkan pusat produksi perkebunan terletak di Kecamatan Abeli dan Kecamatan Puuwatu. Dan untuk produksi perikanan budidaya juga di dominasi oleh Kecamatan Abeli.

Adapun luas penggunaan tanah untuk berbagai kegiatan di Kota Kendari pada tahun 2015 dapat dilihat pada tabel 4.5. berikut :

Tabel 4.5 Luas Penggunaan Tanah

No.	Jenis Lahan	Luas Lahan (Ha)
1.	Lahan Sawah	1.319,0
	a. Irigasi	1.037,0
	b. Sawah non irigasi	282,0
2.	Lahan Pertanian Bukan Sawah	14.340,0
	a. Tegal/Kebun	5.224,0
	b. Ladang/Huma	1.169,0
	c. Lahan yang sementara tidak diusahakan	1.037,0
	d. Lainnya (perkebunan, hutan rakyat, tambak, kolam/tebat/empang, dll)	6.910,0
3.	Lahan Bukan Pertanian (pemukiman, perkantoran, jalan, dll)	13.930,0
	Jumlah	29.589,0

Sumber : BPS Kota Kendari, 2016

b. Pusat Kegiatan

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Kendari No. 1 tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Kendari Tahun 2010 – 2030, disebutkan bahwa Sistem pusat-pusat pelayanan kegiatan Kota Kendari meliputi :

1. Kawasan pusat pemerintahan Kota Kendari di Kecamatan Mandonga dan Kecamatan Kadia
2. Kawasan strategis Teluk Kendari

3. Pusat kegiatan kesehatan RS. Umum Abu Nawas di Kec. Poasia dan RS. Umum Bahteramas di Kec. Baruga
4. Kawasan Pelabuhan Nusantara Kendari di Kecamatan Kendari
5. Kawasan pelabuhan perikanan samudera di Kec. Abeli
6. Kawasan terminal regional tipe A di Kec. Puwatu dan Kec. Baruga
7. Kawasan pendidikan tinggi (UHO) di Kec. Kambu
8. Kawasan pusat perkantoran Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara (Kantor Gubernur) di Kec. Poasia
9. Kawasan pusat bisnis dan perdagangan Kota Lama di Kec. Kendari
10. Pasar tradisional yang terletak di Kec. Kendari, Kec. Kadia dan Kec. Baruga
11. Kawasan pusat perbelanjaan di Kec. Wua-Wua dan Kec. Mandonga

4.1.2 Penyelenggara Jalan Provinsi Sulawesi Tenggara

4.1.2.1 Gambaran Umum Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara

Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara terbentuk berdasarkan Peraturan Gubernur Sulawesi Tenggara Nomor 58 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara tanggal 30 Desember 2016.

a. Tugas dan Fungsi Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara

Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara mempunyai tugas membantu Gubernur melaksanakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah dan Tugas Pembantuan di bidang pekerjaan umum dan penataan ruang sub bidang sumber daya air dan bina marga.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud di atas, Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara menyelenggarakan fungsi :

1. Penyusunan konsep kebijakan pengelolaan sumber daya air dan rencana pengelolaan sumber daya air pada wilayah sungai

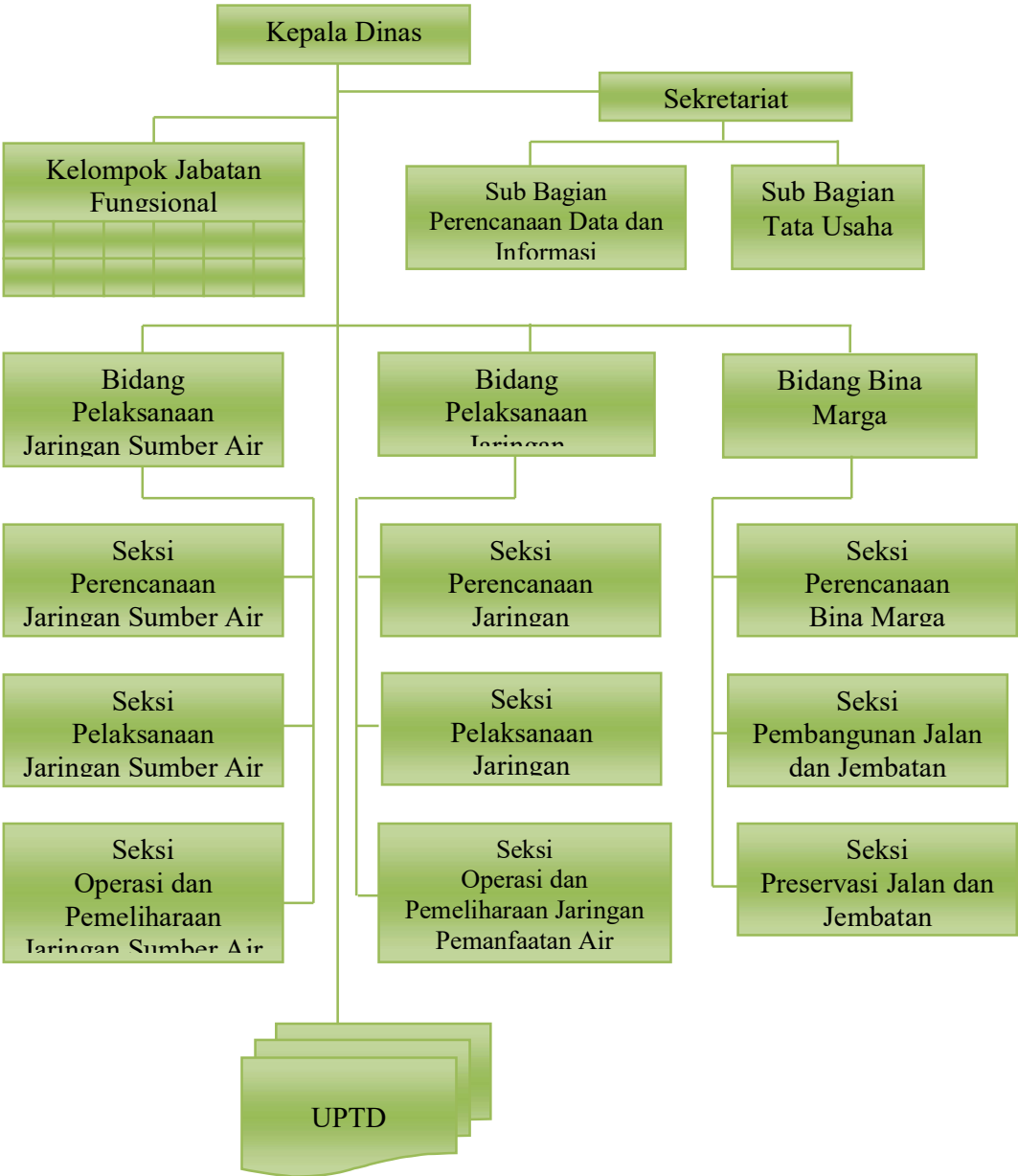
2. Penyusunan pola pengelolaan sumber daya air dan rencana pengelolaan sumber daya air pada wilayah sungai
3. Penyusunan program pengelolaan sumber daya air dan rencana kegiatan pengelolaan sumber daya air pada wilayah sungai
4. Pelaksanaan pengelolaan sumber daya air dan rencana pengelolaan sumber daya air pada wilayah sungai
5. Pemantauan dan evaluasi penyelenggaraan/penerapan pola pengelolaan sumber daya air dan rencana pengelolaan sumber daya air
6. Pelaksanaan koordinasi pemrograman dan perencanaan teknik jalan, konektivitas sistem jaringan jalan dengan sistem moda transportasi bersama instansi terkait
7. Pelaksanaan perencanaan teknik jalan, jembatan, penerangan jalan umum, peralatan, dan pengujian
8. Pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, dan penerangan umum
9. Pelaksanaan evaluasi dan penetapan laik fungsi , audit keselamatan jalan dan jembatan serta leger jalan
10. Pelaksanaan administrasi Dinas
11. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Gubernur sesuai dengan tugas dan fungsi Dinas.

b. Susunan Organisasi

Susunan organisasi Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara terdiri atas:

1. Kepala Dinas
2. Sekretariat
3. Bidang Pelaksanaan Jaringan Sumber Air
4. Bidang Pelaksanaan Jaringan Pemanfaatan Air
5. Bidang Bina Marga
6. Unit Pelaksana Teknis Dinas
7. Kelompok Jabatan Fungsional

Adapun Struktur Organisasi Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 4.1. Bagan Struktur Organisasi Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara

4.1.2.2 Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara

Sesuai dengan Peraturan Gubernur Sulawesi Tenggara Nomor 58/2016, Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara bertugas tugas melaksanakan penyusunan perencanaan, pelaksanaan pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, pengamanan dan pemanfaatan bagian-bagian jalan dan penerangan jalan umum, pengendalian mutu dan hasil pelaksanaan pekerjaan, serta penyediaan dan pengujian bahan dan peralatan serta koordinasi pengadaan tanah.

Dalam melaksanakan tugasnya, Bidang Bina Marga Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara menyelenggarakan fungsi:

1. Penyiapan data dan informasi sebagai bahan penyusunan program perencanaan teknis pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, serta penerangan jalan umum
2. Penyusunan norma, standar, pedoman, dan criteria bidang jalan dan jembatan
3. Pelaksanaan koordinasi program dan perencanaan teknik jalan, konektivitas, sistem jaringan jalan dengan sistem moda transportasi bersama instansi terkait
4. Pelaksanaan perencanaan teknik jalan, jembatan, penerangan jalan umum, peralatan dan pengujian
5. Pelaksanaan koordinasi pengadaan tanah, pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan, dan penerangan jalan umum
6. Pelaksanaan evaluasi dan penetapan laik fungsi, audit keselamatan jalan dan jembatan serta leger jalan
7. Pelaksanaan audit keselamatan jalan dan jembatan, leger jalan serta pengamanan pemanfaatan bagian-bagian jalan
8. Pemantauan, evaluasi dan pengendalian pelaksanaan perencanaan teknik, pembangunan, dan preservasi jalan dan jembatan, penerangan jalan umum, peralatan dan pengujian
9. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara sesuai dengan tugas dan fungsinya

Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara terdiri atas :

- a. Seksi Perencanaan Bina Marga
- b. Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan
- c. Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan

Dimana setiap seksi dipimpin oleh Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara. Adapun struktur organisasi Bidang Bina Marga dapat dilihat pada gambar 4.2. berikut ini:



Gambar 4.2. Struktur Organisasi Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara

Adapun tugas dari masing-masing seksi yang disebutkan diatas adalah :

1. Seksi Perencanaan Bina Marga mempunyai tugas melaksanakan penyiapan data dan informasi sebagai bahan penyusunan program dan perencanaan teknik pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan serta penerangan jalan umum, melaksanakan koordinasi konektivitas system jaringan jalan dengan sistem moda transportasi bersama pembina bidang ke-Bina Marga-an, melaksanakan pengujian mutu konstruksi, evaluasi terhadap hasil pengujian konstruksi, melaksanakan evaluasi dan penetapan lebar jalan, melaksanakan audit keselamatan jalan dan jembatan serta lebar jalan
2. Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan mempunyai tugas koordinasi pengadaan tanah, melaksanakan dan mengendalikan konstruksi dan mutu pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan, penyusunan dan pengembangan standar dokumen pengadaan, penyesuaian kontrak pekerjaan konstruksi jalan dan jembatan, penyusunan norma, standar, pedoman dan kriteria bidang jalan dan jembatan, serta melaksanakan evaluasi dan penetapan laik fungsi jalan dan jembatan
3. Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan mempunyai tugas preservasi jalan dan jembatan, penyesuaian kontrak pekerjaan preservasi jalan dan jembatan, melaksanakan evaluasi dan penetapan audit keselamatan jalan dan jembatan, bahan pengelolaan, pemantauan dan evaluasi pemanfaatan peralatan dan bahan jalan, pengamanan pemanfaatan bagian-bagian jalan, serta pelaksanaan pengujian peralatan, bahan dan hasil pekerjaan preservasi.

4.1.3 Jalan Provinsi di Kota Kendari

Sebagai ibukota Provinsi Sulawesi Tenggara, Kota Kendari menjadi salah satu Kawasan Strategis Nasional yang didukung oleh sarana transportasi berupa jalan nasional dengan panjang 47,60 Km, jalan provinsi sepanjang 66,22 Km serta jalan kota sepanjang 423,80 Km.

Jalan provinsi dibawah kewenangan pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara yang penanganannya dilaksanakan langsung oleh Bidang Bina Marga

Dinas SDA dan BM Prov. Sultraterdiri atas 10 ruas jalan yang dapat dilihat pada table 4.6 berikut ini:

Tabel 4.6. Daftar Ruas Jalan Provinsi di Kota Kendari

No.	Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas (Km)	Lebar Ruas (m)	LHR Rerata (Smp/hari)
1.	Jl. Lingkar Kota Kendari	38,15	40,00	150
2.	Jl. H. Lamuse	1,60	4,50	400
3.	Jl. Orinunggu	3,15	4,50	400
4.	Jl. Pangeran Antasari	2,55	4,50	400
5.	Jl. Dewi Sartika	4,50	4,50	400
6.	Jl. Brigjen Katamso	2,69	12,00	500
7.	Jl. Sudirman	0,91	4,50	500
8.	Jl. RA. Kartini	1,50	4,50	500
9.	Jl. RE. Martadinata	4,10	4,50	500
10.	Bts Kota Kendari (Labibia) - Dr. Sutomo	7,07	4,50	500

Sumber:Dinas SDA dan BM Prov. Sultra, 2017

4.2 Data Karakteristik Responden

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI.web.Id/2017) responden adalah penjawab (atas pertanyaan yang diajukan untuk kepentingan penelitian). Dalam arti lain responden adalah Responden adalah semua orang baik secara individu maupun kolektif yang akan dimintai keterangan yang diperlukan oleh pencari data.

Adapun responden yang digunakan dalam penelitian ini terbagi atas dua yaitu penyelenggara jalan dan pengguna jalan provinsi di Kota Kendari. Dalam hal ini, penyelenggara jalan adalah tenaga ahli yang bekerja pada Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara. Sedangkan responden pengguna jalan adalah masyarakat Kota Kendari yang menggunakan ruas-ruas jalan provinsi di Kota Kendari.

4.2.1 Penyelenggara Jalan Provinsi di Kota Kendari Sulawesi Tenggara

Sebagai penyelenggara jalan provinsi di Kota Kendari, Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara memiliki 1 orang Kepala Bidang, 3 orang Kepala Seksi dan 106 orang personil yang berstatus Aparatur Sipil Negara serta 9 orang personil K2.

Dari jumlah populasi tersebut, untuk pelaksanaan survey dengan wawancara akan dilakukan terhadap tenaga ahli (*expert*) yang mengetahui secara persis tentang jalan provinsi di Kota Kendari. Sampel yang digunakan diambil dengan cara *Probability Sampling* dengan metode *Statified Sampling* dimana suatu sampel yang diambil dari beberapa level/strata yang terdapat dalam populasi (Ratnasari,2016) adapun karakteristik sampel yang akan digunakan adalah:

Tabel 4.7 Karakteristik Sampel Untuk Penyelenggara Jalan

No.	Bidang Bina Marga	Jabatan	Jenis Kelamin	Umur (Tahun)	Pendidikan	Pengalaman Kerja (Tahun)
1.	Perencanaan	Kepala Seksi	Perempuan	39	S2	8
2..	Pembangunan Jalan dan Jembatan	Kepala Seksi	Laki-Laki	49	S2	20
3.	Prevervasi Jalan dan jembatan	Kepala Seksi	Laki-Laki	38	S2	12
4.	Staf	Staf Teknis	Laki-Laki	40	S2	7
5.	Staf	Staf Teknis	Laki-Laki	33	S1	6

Sumber : Hasil Olahan Data, 2017

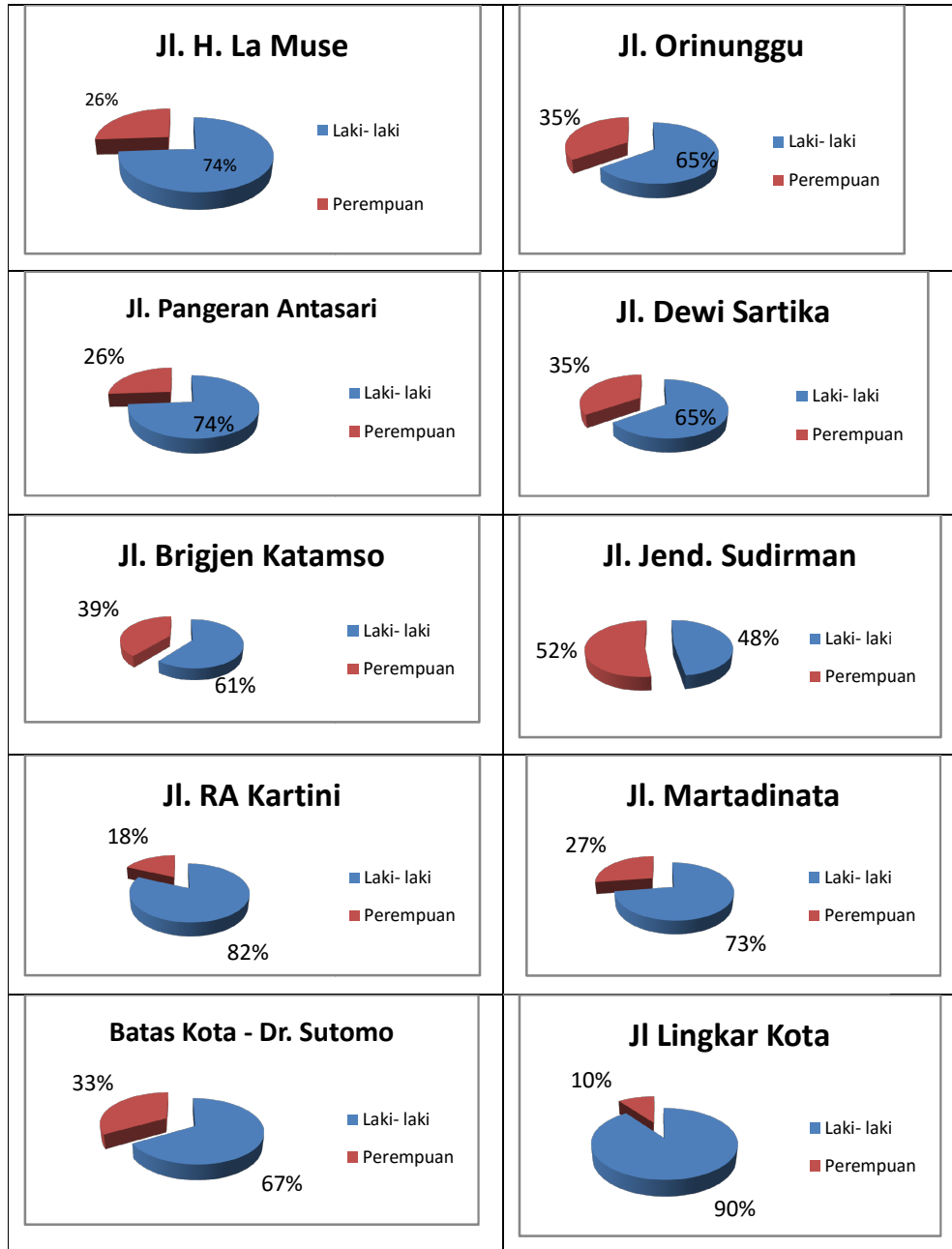
4.2.2 Pengguna Jalan Provinsi di Kota Kendari Sulawesi Tenggara

Populasi untuk pengguna jalan ditentukan berdasarkan dari nilai LHR masing-masing ruas jalan. Teknik pengambilan sampelnya dilakukan dengan *Non Probability Sampling* dengan metode *Convienience Sampling* dimana sampel yang dipilih berdasarkan pertimbangan pewawancara dengan memilih orang pada waktu dan tempat tertentu.

Adapun karakteristik pengguna jalan yang menjadi responden dalam penelitian ini adalah:

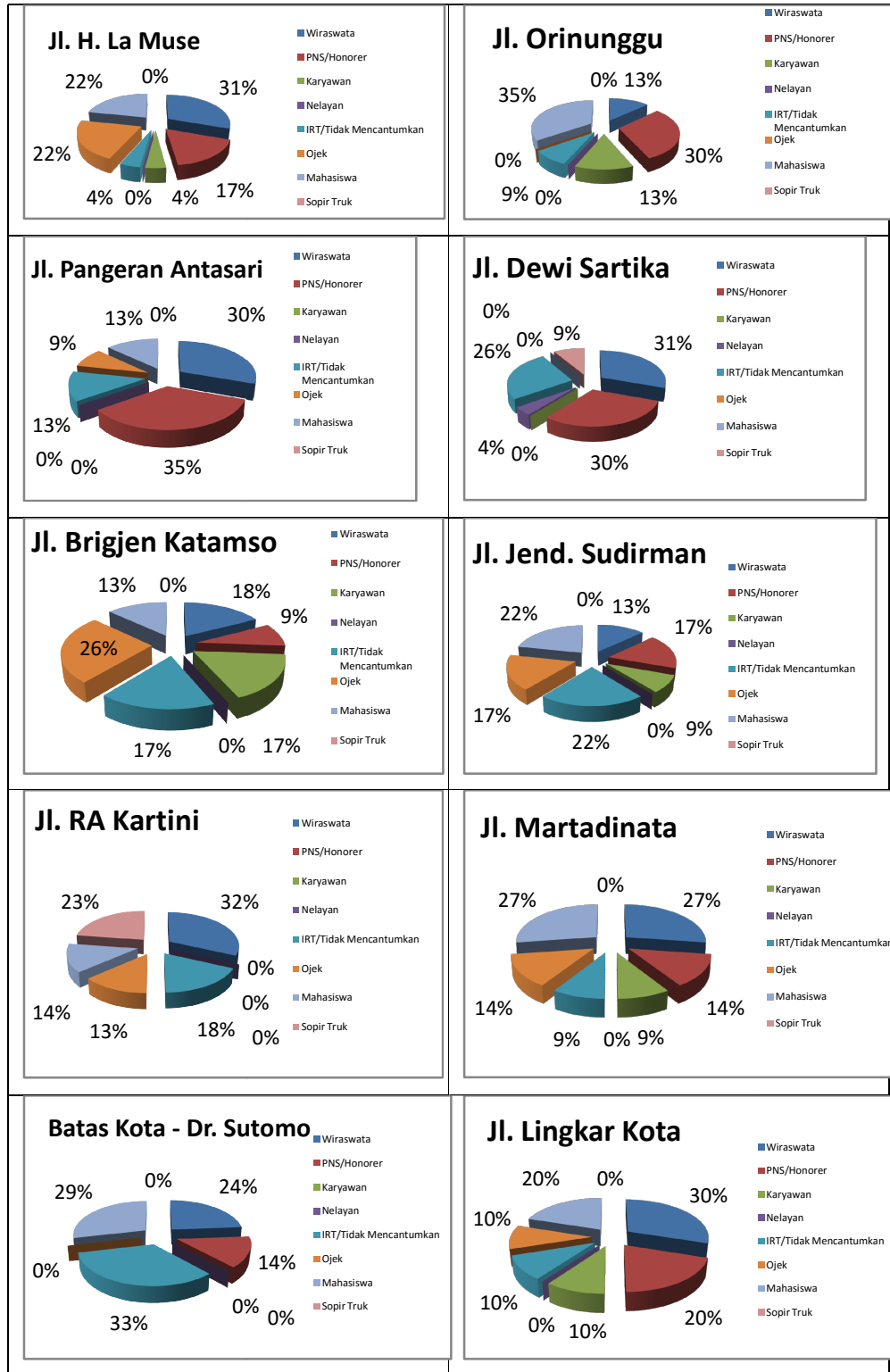
a. Berdasarkan Jenis Kelamin

Karakteristik data responden berdasarkan jenis kelamin pada masing-masing ruas jalan dapat dilihat pada gambar berikut ini:



Gambar 4.3 Karakteristik Pengguna Jalan Berdasarkan Jenis Kelamin

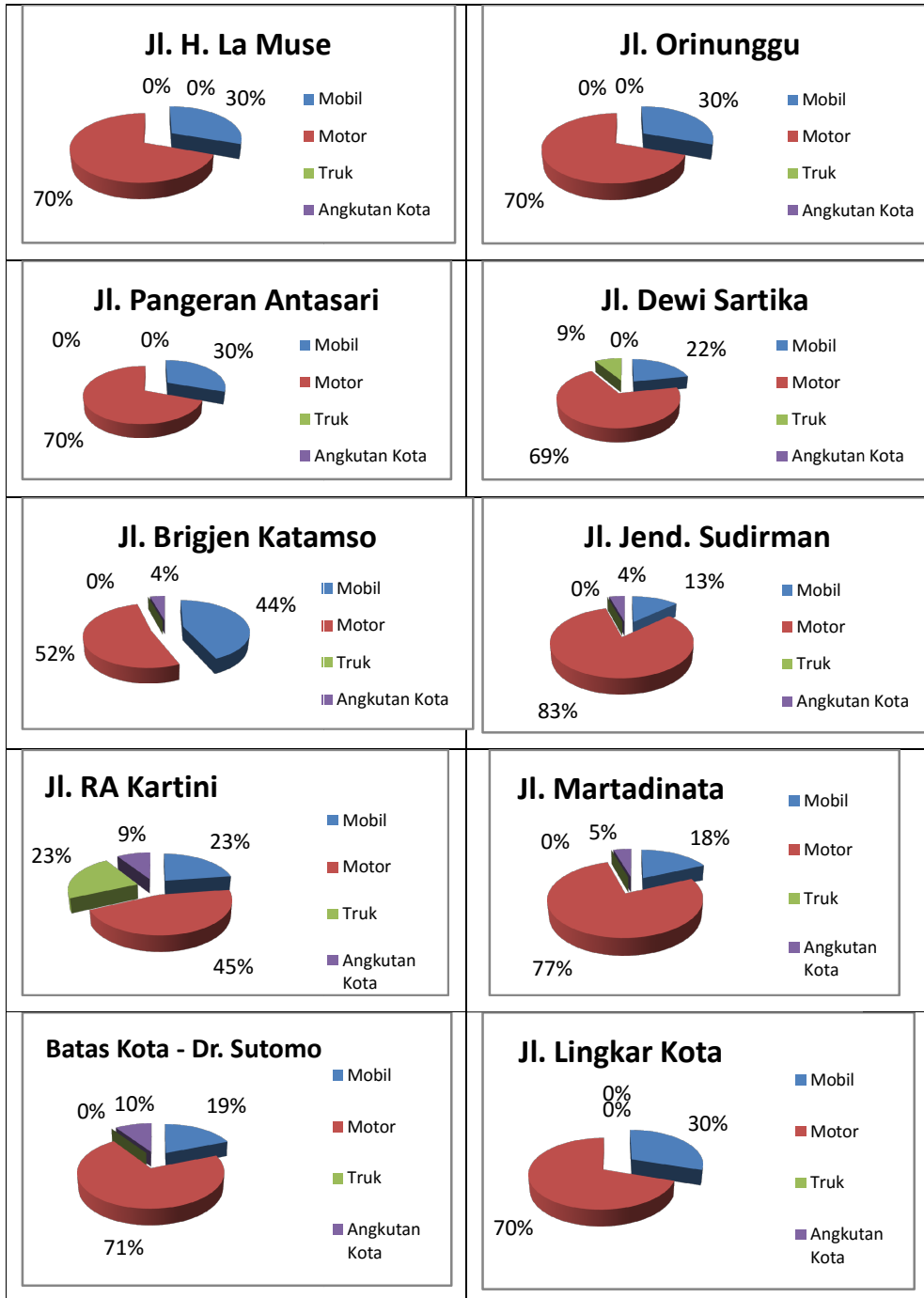
b. Berdasarkan Pekerjaan



Gambar 4.4 Karakteristik Pengguna Jalan Berdasarkan Pekerjaan

c. Berdasarkan Kendaraan yang Digunakan

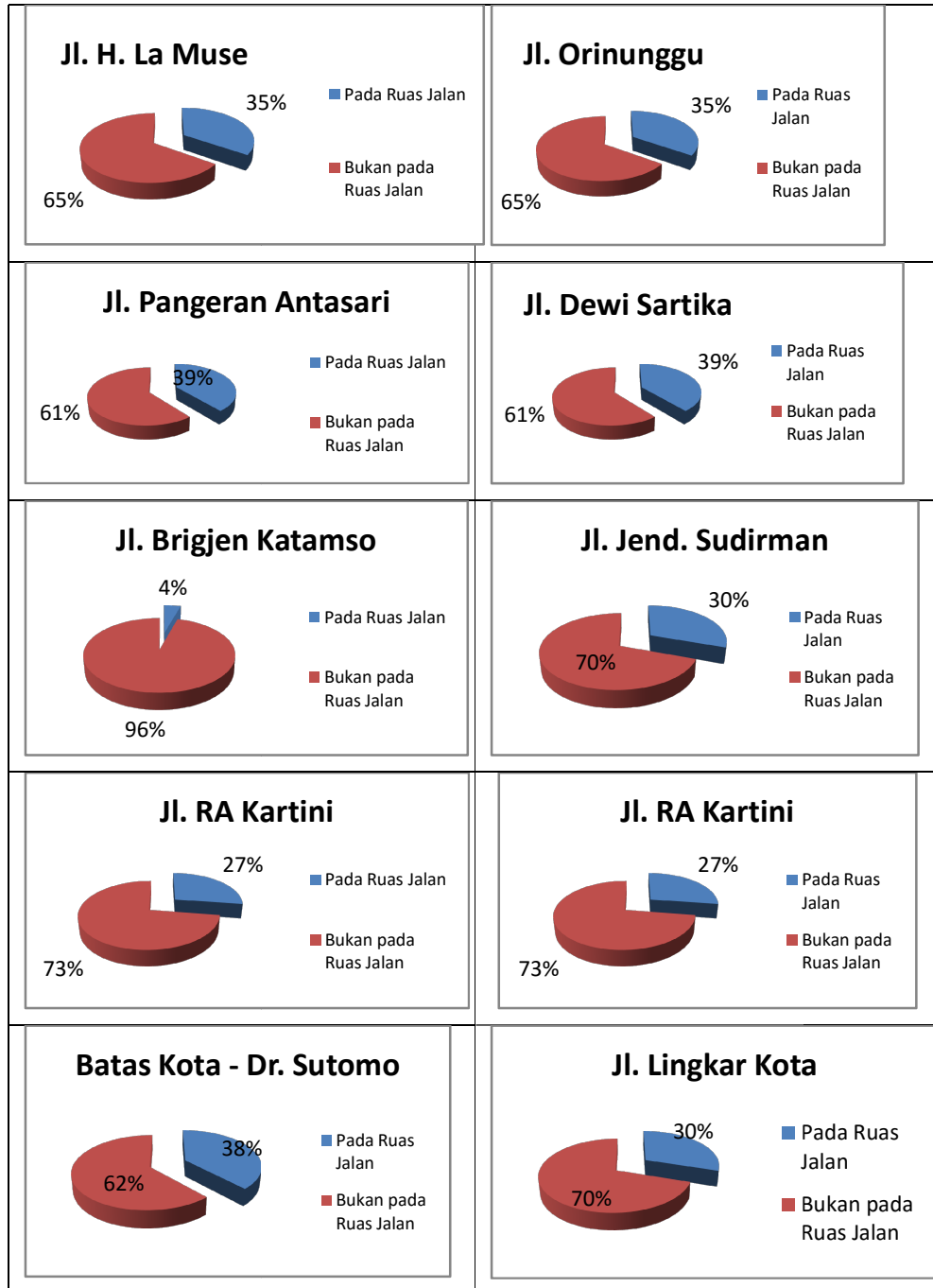
Berdasarkan kendaraan yang digunakan, karakteristik responden pengguna jalan provinsi yang ada di Kota Kendari adalah sebagai berikut:



Gambar 4.5 Karakteristik Pengguna Jalan Berdasarkan Kendaraan yang Digunakan

d. Berdasarkan Domisili

Karakteristik responden berdasarkan domisili atau tempat tinggalnya dapat dilihat pada diagram berikut ini:



Gambar 4.6 Karakteristik Pengguna Jalan Berdasarkan Domisili

4.3 Kondisi Eksisting

4.3.1 Kondisi Jalan Provinsi di Kota Kendari

Sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Tenggara, Kota Kendari diharapkan mampu memberikan pelayanan jalan yang optimal bagi lalu lintas dalam kota maupun distribusi barang dan/atau orang dari dalam kota menuju ke luar kota serta sebaliknya dari luar kota menuju ke dalam Kota Kendari.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara, panjang jaringan jalan provinsi di Kota Kendari pada semester awal tahun 2017 tercatat sepanjang 66,22 Km. Berdasarkan dari jenis perkerasan jalan provinsi yang ada di Kota Kendari, perkerasan aspal sepanjang 32,52 Km dan sisanya sebanyak 33,6 Km sedang dalam proses pemadatan. Sedangkan jika ditinjau dari segi kondisi fisik, jalan provinsi yang ada di Kota Kendari sebagian dalam kondisi baik yaitu sepanjang 17,50 Km selebihnya sepanjang 19,32 dalam kondisi sedang, 23,60 Km dalam kondisi rusak ringan, dan 5,80 Km dalam kondisi rusak. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 4.8.

Sedangkan untuk mengetahui kondisi jalan per 100 meter dilakukan pengamatan langsung ke lapangan serta menggunakan data sekunder dari Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara. Dari hasil pengamatan tersebut diketahui nilai RCI masing-masing ruas jalan lalu dengan menggunakan persamaan 3 maka diperoleh nilai IRI masing-masing ruas jalan provinsi per 100 meter yang disajikan dalam lampiran 5.

Tabel 4.8 Kondisi Jalan Provinsi Kota Kendari Tahun 2017

No.	No. & Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas	Lebar Rerata Ruas	Panjang Tiap Jenis Permukaan (KM)				Panjang Tiap Kondisi (KM)								LHR Rerata	Akses ke Jalan
		(km)	(m)	BT	AP	TK	TB	BAIK		SEDANG		RUSAK RINGAN		RUSAK BERAT			N/P/K
								KM	%	KM	%	KM	%	KM	%		
1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	[051-000] JLN. LINGKAR KOTA KENDARI	38.15	40.00	0.00	4.55	30.60	3.00	2.00	5.24	12.15	31.85	19.00	49.80	5.00	13.11	150	N
2	[052-01K] JLN. H. LAMUSE (KENDARI)	1.60	4.50	0.00	1.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.80	50.00	0.60	37.50	0.20	12.50	400	N
3	[052-02K] JLN. ORINUNGGU (KENDARI)	3.15	4.50	0.00	3.15	0.00	0.00	2.45	77.78	0.70	22.22	0.00	0.00	0.00	0.00	400	N
4	[052-03K] JLN. PANGERAN ANTASARI (KENDARI)	2.55	4.50	0.00	2.55	0.00	0.00	2.55	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	400	N
5	[052-04K] JLN. DEWI SARTIKA (KENDARI)	4.50	4.50	0.00	4.50	0.00	0.00	0.50	11.11	2.00	44.44	1.90	42.22	0.10	2.22	400	N
6	[053-01K] JLN. BRIGJEN KATAMSO (KENDARI)	2.69	12.00	0.00	2.69	0.00	0.00	2.59	96.28	0.10	3.72	0.00	0.00	0.00	0.00	500	N
7	[056-01K] JLN. SUDIRMAN (KENDARI)	0.91	4.50	0.00	0.91	0.00	0.00	0.71	78.02	0.10	10.99	0.10	10.99	0.00	0.00	500	N
8	[056-02K] JLN. RA. KARTINI (KENDARI)	1.50	4.50	0.00	1.50	0.00	0.00	1.10	73.33	0.40	26.67	0.00	0.00	0.00	0.00	500	P
9	[056-03K] JLN. MARTADINATA (KENDARI)	4.10	4.50	0.00	4.10	0.00	0.00	3.60	87.80	0.40	9.76	0.10	2.44	0.00	0.00	500	P
10	[057-004] BTS KOTA KENDARI (LABIBIA) - DR. SUTOMO	7.07	4.50	0.00	6.97	0.10	0.00	2.00	28.29	2.67	37.77	1.90	26.87	0.50	7.07	500	N
Total	A. Total panjang jalan (Km)	66.22		0.00	32.52	30.70	3.00	17.50		19.32		23.60		5.80			
Total	B. Persentase Kondisi jalan (%)								26.43		29.18		35.64		8.76		

Sumber: Dinas SDA dan BM, 2017

4.3.2 Konektivitas Jalan Provinsi di Kota Kendari

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Kendari No. 1 tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Kendari Tahun 2010 – 2030, disebutkan bahwa Sistem pusat-pusat pelayanan kegiatan Kota Kendari meliputi :

1. Kawasan pusat pemerintahan Kota Kendari di Kecamatan Mandonga

Sebagai pusat pemerintahan Kota Kendari, kawasan ini sangat strategis sehingga sangat mudah untuk dicapai baik oleh kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Pada kawasan ini pula hampir seluruh kegiatan perkantoran tingkat kota dilaksanakan. Juga tersedia taman kota yang dapat dijadikan sebagai pusat olahraga dan rekreasi bagi warga Kota Kendari. Di depan kawasan ini terdapat kawasan Tugu Religi Sultra yang merupakan pusat kegiatan masyarakat baik kegiatan sosial, ekonomi, maupun keagamaan. Ruas jalan yang melalui kawasan tersebut diantaranya adalah Jl. Ahmad Yani dan Jl. H. Abd. Silondae yang merupakan jalan kewenangan pusat serta jalan Balaikota yang merupakan ruas jalan kolektor sekunder Kota Kendari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.7 berikut:



Gambar 4.7 Kawasan pusat pemerintahan Kota Kendari

2. Kawasan strategis Teluk Kendari

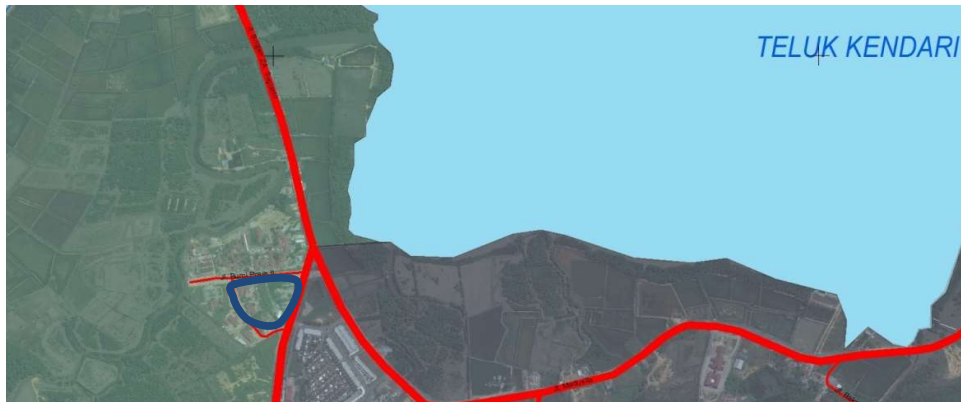
Kawasan Teluk Kendari merupakan kawasan wisata kuliner dan wisata bahari Kota Kendari. Tempat ini ramai dikunjungi pada sore dan malam hari. Selain sebagai tempat tujuan wisata, kawasan ini juga digunakan untuk kegiatan-kegiatan sosial seperti pagelaran musik dan pertunjukan kembang api.

Untuk mencapai kawasan ini dapat menggunakan angkutan kota ataupun langsung menggunakan kendaraan pribadi di sepanjang jalan By Pass Kota Kendari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.8 berikut:



Gambar 4.8 Kawasan strategis Teluk Kendari

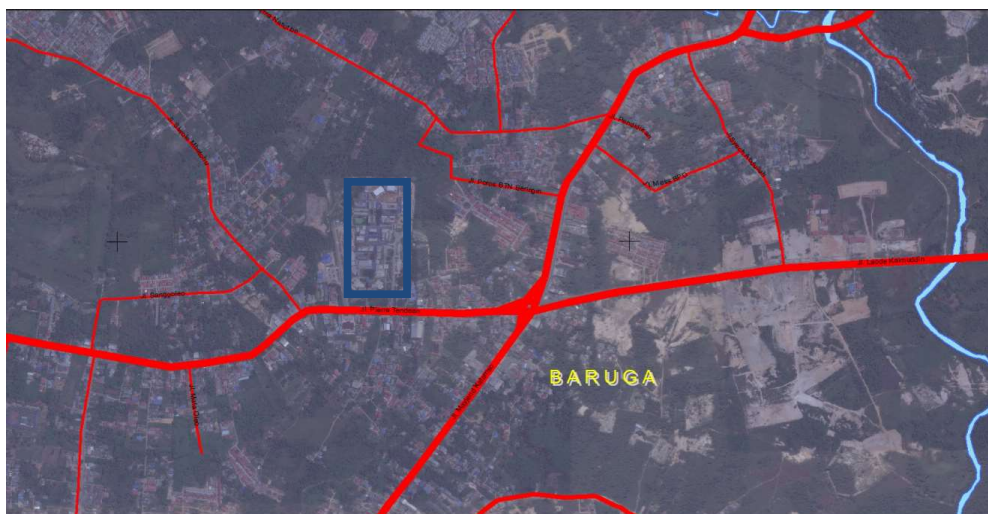
3. Pusat kegiatan kesehatan RS. Umum Abu Nawas di Kec. Poasia
RSUD. Abu Nawas adalah rumah sakit umum yang dikelola oleh Pemerintah Kota Kendari yang merupakan rumah sakit rujukan fasilitas kesehatan tingkat pertama di Kota Kendari. Karena berlokasi di daerah pengembangan baru di wilayah barat Teluk Kendari, RSUD ini belum dapat diakses dengan angkutan umum. Untuk dapat mencapai kawasan ini harus menggunakan kendaraan pribadi atau menggunakan bus pemerintah provinsi Sulawesi Tenggara yang melalui jalur tersebut. Jalan yang melalui kawasan ini yaitu jalan Brigjen ZA. Sugiyanto, jalan Malaka yang merupakan jalan kewenangan pusat dan Jl. Madusila yang merupakan bagian dari Jalan Lingkar Kota Kendari serta jalan Bumi Praja II yang merupakan kewenangan Kota Kendari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.9 berikut:



Gambar 4.9 Lokasi RSUD Abu Nawas Kendari

4. Pusat kegiatan kesehatan RS. Umum Bahteramas di Kec. Baruga

RSUD Bahteramas adalah rumah sakit umum dibawah kewenangan pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara. Rumah sakit ini adalah rumah sakit rujukan yang melayani masyarakat dari seluruh kabupaten/kota di Provinsi Sulawesi Tenggara. Karena terletak pada jalur utama di Kota Kendari, rumah sakit ini dapat dicapai dengan menggunakan angkutan kota maupun kendaraan pribadi. Kawasan rumah sakit ini dilalui oleh jalan Pierre Tendean yang merupakan kewenangan pusat yang juga merupakan jalan poros menuju ke Bandara Haluoleo. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.10 berikut:



Gambar 4.10 Lokasi RSUD Bahteramas Kendari

5. Kawasan pelabuhan perikanan samudera di Kec. Abeli

Pelabuhan Perikanan Samudera adalah kawasan pelabuhan perikanan yang membawa manfaat cukup tinggi dalam bidang ekonomi bagi masyarakat Kota Kendari. Pelabuhan ini memberikan fasilitas produksi dan pemasaran hasil perikanan , pengawasan pemanfaatan sumber daya ikan, pelayanan kesyahbandaran dan mendukung kegiatan dari pra produksi, produksi, pengolahan sampai dengan pemasaran. Pelabuhan ini terletak di Jalan Samudera/Suleman yang berhubungan langsung dengan jalan Madusila. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.11 berikut:



Gambar 4.11 Lokasi Pelabuhan Perikanan Samudera

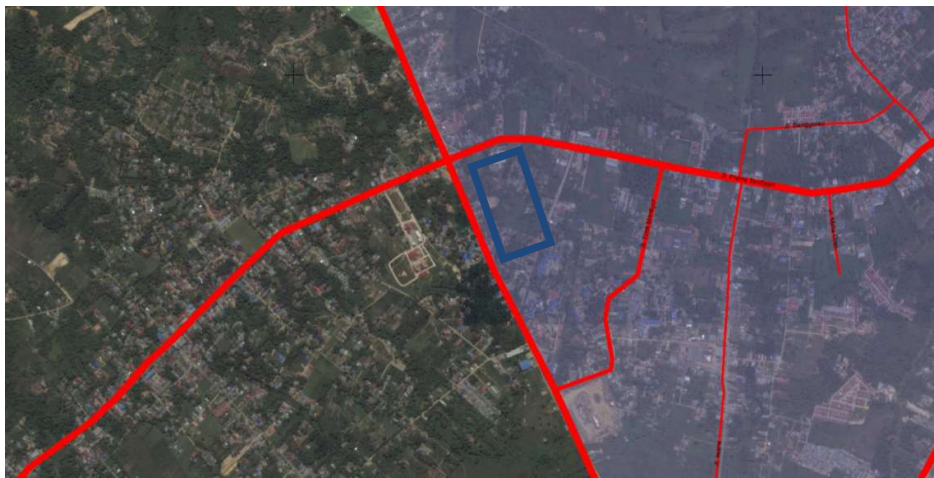
6. Kawasan terminal regional tipe A di Kec. Puwatu dan Kec. Baruga

Sebagai terminal regional tipe A, Terminal Puuwatu dan Terminal Baruga melayani pergerakan orang dan barang dari dan keluar provinsi Sulawesi Tenggara melalui Kota Kendari serta melayani angkutan dalam kota. Terminal Puuwatu sendiri terletak di jalan R. Suprpto yang menghubungkan Kota Kendari dan Kabupaten Konawe hingga Kabupaten Kolaka sedangkan terminal Baruga terletak diantara jalan Pierre Tendean yang merupakan jalan Nasional dan jalan Provinsi yaitu bagian jalan Lingkar Kota Kendari yang berhubungan langsung dengan jalan Brigjen Katamso yang menghubungkan dengan Kabupaten Konawe Selatan.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.12 dan 4.13 berikut:



Gambar 4.12 Lokasi Terminal Puuwatu



Gambar 4.13 Lokasi Terminal Baruga

7. Kawasan pendidikan tinggi (UHO) di Kec. Kambu

Universitas Haluoleo (UHO) adalah universitas negeri terbesar di Kota Kendari. Untuk dapat mencapai kawasan kampus, dapat dicapai dengan menggunakan angkutan umum maupun kendaraan pribadi. Universitas Haluoleo terletak di jalan HE. Mokodompit yang berbatasan langsung dengan Jalan Orinunggu yang merupakan jalan provinsi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 4. 14 Kawasan Universitas Haluoleo

8. Kawasan pusat perkantoran Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara (Kantor Gubernur) di Kec. Poasia

Kawasan perkantoran Gubernur Sulawesi Tenggara terletak di wilayah selatan Kota Kendari. Karena merupakan daerah pengembangan, untuk mencapai kawasan ini hanya dapat ditempuh dengan kendaraan pribadi maupun bus milik pemerintah provinsi Sulawesi Tenggara.

Lokasi kawasan pusat perkantoran Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara yang terletak di jalan Haluoleo ini dapat dilihat pada gambar 4.15 berikut:



Gambar 4.15 Kawasan Pusat Perkantoran Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara

9. Kawasan pusat bisnis dan perdagangan Kota Lama di Kec. Kendari
- Kota Lama dikenal sebagai *China Town* di Kota Kendari. Kawasan ini merupakan pusat bisnis dan perdagangan sebelum bergeser ke arah Kecamatan Wua-Wua. Dalam perkembangannya, di lokasi ini kemudian dibangun jembatan Bahteramas yang menghubungkan Kecamatan Kendari dan Kecamatan Abeli. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.16 berikut:



Gambar 4.16 Kawasan Kota Lama

10. Pasar tradisional yang terletak di Kec. Kendari, Kec. Kadia dan Kec. Baruga
- Pasar tradisional di Kota Kendari terdiri atas tiga pasar utama yaitu pasar Kota, Pasar Baru dan Pasar Baruga. Ketiga lokasi pasar ini sangat strategis sehingga dapat dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. Lokasi pasar tradisional ini dapat dilihat pada gambar 4.17 sampai 4.19 berikut:



Gambar 4.17 Lokasi Pasar Kota (Kec. Kendari)



Gambar 4.18 Lokasi Pasar Baru (Kec. Kadia)



Gambar 4.19 Lokasi Pasar Baruga (Kec. Baruga)

11. Kawasan pusat perbelanjaan di Kec. Wua-Wua dan Kec. Mandonga

Pusat perbelanjaan yang ada di Kota Kendari terdiri atas tiga yaitu Mall Mandonga, Briliyan Plaza dan Lippo Plaza Kendari. Ketiga pusat perbelanjaan ini menjadi magnet tersendiri bagi masyarakat baik dari dalam Kota Kendari maupun Kabupaten/Kota di seluruh Provinsi Sulawesi Tenggara. Mall Mandonga terletak di jalan Abd. Silondae dan Lippo Plaza Kendari terletak di jalan MT. Haryono yang merupakan jalur utama Kota Kendari sedangkan Briliyan Plaza terletak di jalan Sao-Sao yang merupakan jalan kolektor sekunder dibawah kewenangan Pemerintah Kota Kendari.



Gambar 4.20 Lokasi Mall Mandonga



Gambar 4.21 Lokasi Lippo Plaza (1) dan Briliyan Plaza Kendari (2)

4.4 Analisis dan Pembahasan

4.4.1 Analisa Kondisi Eksisting Standar Pelayanan Minimal Jalan

a. Kondisi Jalan

Berdasarkan data kondisi jalan yang diperoleh dari Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara pada tabel 4.8 di atas, maka dapat diuraikan capaian STANDAR PELAYANAN MINIMAL jalan provinsi di Kota Kendari adalah sebagai berikut:

- Panjang jalan (eksisting) Kota Kendari = 66,22 Km
- Realisasi panjang jalan kondisi baik dan sedang 2017 = 36,82 Km

- Panjang jalan kondisi rusak ringan dan rusak berat = 29,40 Km

Sehingga tingkat capaian Standar Pelayanan Minimal Kondisi Jalan :

$$SPM \text{ Kondisi Jalan} = \frac{\sum \text{akhir tahap capaian Panjang jalan memenuhi Kondisi Jalan Baik dan Sedang}}{\sum \text{eksisting Panjang Jalan Provinsi}}$$

$$SPM \text{ Kondisi Jala} = \frac{36,82 \text{ Km}}{66,22 \text{ Km}} \times 100\% = 55,60 \%$$

Untuk nilai ambang batas kategori tercapainya Standar Pelayanan Minimal diperoleh :

$$SPM \text{ Kondisi Jalan} = \frac{36,82 \text{ Km}}{60\% \times 66,22 \text{ Km}} = 93,51\%$$

Sedangkan untuk melihat tingkat capaian target Standar Pelayanan Minimal untuk masing-masing ruas jalan dengan tingkat kemantapan masing masing jalan berdasarkan tabel 4.8 di atas adalah sebagai berikut:

Tabel 4.9 Tingkat Kemantapan Ruas Jalan Provinsi di Kota Kendari

No	Nama Ruas Jalan	Mantap (%)	Tidak Mantap (%)	Capaian Target Standar Pelayanan Minimal
1	Jln. Lingkar Kota Kendari	37.09	62.91	Belum Memenuhi
2	Jln. H. Lamuse	50.00	50.00	Belum Memenuhi
3	Jln. Orinunggu	100.00	0.00	Memenuhi
4	Jln. Pangeran Antasari	100.00	0.00	Memenuhi
5	Jln. Dewi Sartika	55.55	44.45	Belum Memenuhi
6	Jln. Brigjen Katamso	100.00	0.00	Memenuhi
7	Jln. Sudirman	89.01	10.99	Memenuhi
8	Jln. Ra. Kartini	100.00	0.00	Memenuhi
9	Jln. Martadinata	97.56	2.44	Memenuhi
10	Bts Kota Kendari (Labibia) - Dr. Sutomo	66.06	33.94	Memenuhi

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

Sehingga ruas jalan yang dapat mencapai Standar Pelayanan Minimal bidang Jalan yaitu sebesar 60% adalah ruas Jalan Orinunggu, Jalan Pangeran Antasari, Jalan Brigjen Katamso, Jalan Sudirman, Jalan R.A Kartini, dan Jalan Martadinata serta Jl. Batas Kota – Dr. Sutomo.

Sedangkan berdasarkan data kondisi jalan per 100 meter, diketahui tingkat kondisi rata-rata jalan provinsi yang ada di Kota Kendari dapat diuraikan dalam tabel 4.10 berikut:

Tabel 4.10 Tingkat Rata-Rata Kondisi Jalan Provinsi di Kota Kendari

No.	Nama Ruas	SDI	RCI	IRI	Kriteria
1	Jl. Lingkar Kota Kendari	42.93	7.07	4.50	BAIK
2	Jl. H. La Muse	37.50	6.00	5.58	BAIK
3	Jl. Orinunggu	18.87	7.13	3.78	BAIK
4	Jl. Pangeran Antasari	3.85	7.50	3.08	BAIK
5	Jl. Dewi Sartika	18.94	6.98	3.91	BAIK
6	Jl. Brigjen Katamso	4.07	7.74	2.75	BAIK
7	Jl. Sudirman	22.22	6.33	5.04	BAIK
8	Jl. RA Kartini	28.00	6.67	4.46	BAIK
9	Jl. Martadinata	14.02	7.27	3.53	BAIK
10	Batas Kota - Dr. Sutomo	12.02	7.21	3.55	BAIK

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

b. Konektivitas Jalan

Konektivitas jalan seperti yang disebutkan dalam Permen PU Nomor 1/PRT/M/2014 adalah tingkat terhubungnya pusat produksi dan pusat kegiatan dengan jalan provinsi/kabupaten/kota dalam satu wilayah.

Adapun nilai keterhubungan pusat produksi dan pusat kegiatan yang dihubungkan oleh jalan provinsi di Kota Kendari dapat diuraikan sebagai berikut dimana berdasarkan data sekunder dari RTRW Provinsi Sulawesi Tenggara tahun 2014 – 2034 dan RTRW Kota Kendari tahun 2010 – 2030, diperoleh kebutuhan jaringan jalan provinsi di Kota Kendari yang menghubungkan pusat kegiatan dan pusat produksi sebagaimana dalam tabel 4.11 berikut:

Tabel 4.11 Kebutuhan Panjang Jalan Provinsi di Kota Kendari

No	Nama Ruas	Panjang Jalan (Km)	Kebutuhan Panjang Jalan berdasarkan RTRW (Km)	Realisasi Panjang Jalan tahun 2016 (Km)
1	Jln. Lingkar Kota Kendari	38.15	46.00	38.15
2	Jln. H. Lamuse	1.60	1.60	1.60
3	Jln. Orinunggu	3.15	3.15	3.15
4	Jln. Pangeran Antasari	2.55	2.55	2.55
5	Jln. Dewi Sartika	4.50	4.50	4.50
6	Jln. Brigjen Katamso	2.69	2.69	2.69
7	Jln. Sudirman	0.91	0.91	0.91
8	Jln. Ra. Kartini	1.50	1.50	1.50
9	Jln. Martadinata	4.10	4.10	4.10
10	Bts Kota Kendari (Labibia) - Dr. Sutomo	7.07	7.07	7.07
Jumlah		66.22	74.07	66.22

Sumber: RTRW Prov. Sultra, 2017

Persentase target capaian Standar Pelayanan Minimal penyediaan jalan untuk melayani kebutuhan masyarakat melalui penyediaan konektivitas wilayah di Kota Kendari Sulawesi Tenggara dapat dihitung sebagai berikut:

$$SPM \text{ Konektivitas} = \frac{\sum \text{akhir tahun capaian SPM Panjang Jalan penghubung pusat kegiatan dan pusat produksi}}{\sum \text{target keseluruhan Panjang jalan penghubung pusat kegiatan dan pusat produksi}}$$

$$SPM \text{ Konektivitas} = \frac{66,22 \text{ Km}}{74,07 \text{ Km}} \times 100\% = \mathbf{89,40\%}$$

Berdasarkan perhitungan tingkat konektivitas di atas, dapat diketahui bahwa jalan provinsi yang dibutuhkan untuk menghubungkan seluruh pusat produksi dan pusat kegiatan di Kota Kendari belum dapat memenuhi standar pencapaian pelayanan minimal dimana konektivitas wilayah yang dihubungkan oleh jalan provinsi di Kota Kendari hingga tahun 2017 baru mencapai angka **89,40%**. Diharapkan kedepannya, dengan selesainya pembangunan jalan Lingkar Kota Kendari tingkat konektivitas ini dapat mencapai hingga **100%**.

c. Hubungan Antara Kondisi Jalan Dan Konektivitas

Untuk mengetahui tingkat hubungan antara kondisi jalan dengan konektivitas maka dilakukan analisa dengan menggunakan rumus indeks links (rumus 6) yang telah diuraikan pada bab sebelumnya.

Dari hasil analisa data kondisi IRI dan Kecepatan untuk masing-masing ruas jalan provinsi yang ada di Kota Kendari maka dapat dilihat pada tabel 4.12 berikut:

Tabel 4.12 Nilai Indeks Links Jalan Provinsi di Kota Kendari

Nama Ruas	Nilai IRI	Kecepatan Rata-Rata	Indeks IRI	Indeks Kecepatan	Indeks Links	Kategori
Jl. Lingkar Kota	4.5	55	0.938	1.375	1.22	Konektivitas Sangat Baik
Jl. H. Lamuse	5.58	30	0.803	0.75	0.99	Konektivitas Sangat Baik
Jl. Orinunggu	3.78	40	1.028	1	0.98	Konektivitas Sangat Baik
Jl. Pangeran Antasari	3.08	40	1.115	1	0.95	Konektivitas Sangat Baik
Jl. Dewi Sartika	3.91	35	1.011	0.875	0.93	Konektivitas Sangat Baik
Jl. Brigjen Katamso	2.75	40	1.156	1	0.93	Konektivitas Sangat Baik
Jl. Sudirman	5	35	0.875	0.875	1.01	Konektivitas Sangat Baik

Nama Ruas	Nilai IRI	Kecepatan Rata-Rata	Indeks IRI	Indeks Kecepatan	Indeks Links	Kategori
Jl. RA. Kartini	4.46	35	0.943	0.875	0.97	Konektivitas Sangat Baik
Jl. Martadinata	3.5	35	1.063	0.875	0.91	Konektivitas Sangat Baik
Batas Kota – Dr. Sutomo	3.55	40	1.056	1	0.97	Konektivitas Sangat Baik

Sumber : Hasil Pengolahan Data, 2017

Dari tabel di atas, dapat dilihat bahwa seluruh jalan provinsi di Kota Kendari masih dalam kategori **konektivitas sangat baik** yang mengindikasikan bahwa jalan provinsi yang ada di Kota Kendari masih dapat digunakan sebagai jalur penghubung untuk mencapai pusat-pusat kegiatan yang ada di Kota Kendari baik itu Pusat Kegiatan Nasional, Pusat Kegiatan Wilayah dan Pusat kegiatan Lokal.

Namun demikian, terlihat adanya perbedaan hasil dari nilai kondisi eksisting dengan kategori indeks links yang diperoleh dari hasil penelitian. Dimana disebutkan bahwa nilai kondisi jalan dan konektivitas jalan provinsi belum dapat memenuhi capaian Standar Pelayanan Minimal, namun bertolak belakang dengan tingkat indeks links dengan kategori sangat baik. Sehingga dapat disimpulkan bahwa nilai indeks links berdasarkan nilai IRI yang dikonversi dari nilai RCI belum dapat mengindikasikan tingkat pelayanan jalan berdasarkan kondisi permukaannya. Hal ini karena keterbatasan dalam pengamatan visual dengan menggunakan metode RCI yang sangat subjektif karena hanya melihat kualitas kondisi jalan berdasarkan jenis permukaan dan interval yang tidak begitu jelas antara nilai RCI dan kondisi yang ditinjau secara visual tersebut.

Hal senada diungkapkan oleh Sukirman (1999) yang menyebutkan *Road Condition Index* (RCI) yang disebut juga indeks kondisi jalan merupakan salah satu kinerja fungsional perkerasan yang dikembangkan oleh *American Association of State Highway Officials* (AASHO) yang ditentukan dengan pengamatan langsung secara visual di lapangan yang sangat subyektif oleh beberapa orang ahli. Yang mana rentang nilainya dapat dilihat pada tabel 4.13. Sehingga penelitian lanjutan tentang hubungan indikator yang digunakan dalam Standar Pelayanan Minimal perlu dilakukan terutama untuk ruas jalan yang penyelenggaraanya dilaksanakan oleh pemerintah.

Tabel 4.13 Kondisi Permukaan Jalan secara Visual dan Nilai RCI

RCI	Kondisi Permukaan Jalan secara Visual
8 – 10	Sangat Rata dan teratur
7 - 8	Sangat baik, umumnya rata
6 - 7	Baik
5 - 6	Cukup, sedikit sekali atau tidak ada lubang tetapi permukaan jalan tidak rata
4 - 5	Jelek, kadang-kadang ada lubang, permukaan jalan tidak rata
3 - 4	Rusak, bergelombang, banyak lubang
2 - 3	Rusak berat, banyak lubang dan seluruh daerah perkerasan hancur
≤ 2	Tidak dapat dilalui kecuali dengan 4WD Jeep

Sumber : Sukirman (1999)

4.4.2 Hasil Evaluasi Berdasarkan Permen PU Nomor. 1/PRT/M/2014

a. Kondisi jalan

Persentase tingkat kondisi masing-masing ruas jalan provinsi berdasarkan survey kondisi jalan per 100 meter yang dibandingkan dengan standar yang ditetapkan oleh Permen PU Nomor 1/PRT/M/2014 dapat diperlihatkan pada tabel 4.14 berikut:

Tabel 4.14 Perbandingan Kondisi Jalan dengan Permen PU No. 1/PRT/M/2014

No.	Nama Ruas	Kondisi Eksisting (%)	STANDAR PELAYANAN MINIMAL
1.	Jl. Lingkar Kota	44.52	60%
2	Jl. H. La Muse	60	
3	Jl. Orinunggu	71.29	
4	Jl. Pangeran Antasari	75	
5	Jl. Dewi Sartika	69.77	
6	Jl. Brigjen Katamso	77.41	
7	Jl. Sudirman	63	
8	Jl. RA. Kartini	67	
9	Jl. Martadinata	72.68	
10	Batas Kota (Labibia) - Dr. Sutomo	72.1	
Rata-Rata		60.58	

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

Dari tabel tersebut terlihat bahwa capaian target standar minimal pada masing-masing ruas jalan setelah dilakukan survey manual per 100 m pada akhir

tahun 2016 terjadi peningkatan rata-rata nilai kondisi jalan yaitu berkisar 60.58% dimana standarnya adalah sebesar 60%. Dari tabel tersebut diatas juga terlihat bahwa hanya Jalan Lingkar Kota Kendari yang belum mencapai target minimal karena masih dalam tahap pembangunan. Hal ini mengindikasikan bahwa dengan adanya pengukuran dengan menggunakan perbandingan survey manual dengan metode SDI dan RCI diperoleh nilai yang lebih akurat mengenai kondisi jalan provinsi di Kota Kendari. Diharapkan hingga akhir tahun capaian yaitu tahun 2019 semua ruas jalan provinsi telah mencapai target minimal standar pelayanan.

b. Konektivitas Jalan

Dari segi keterhubungan antara pusat produksi dan pusat kegiatan yang ada di Kota Kendari dengan ruas jalan provinsi, jalan yang ada di Kota Kendari pada umumnya terhubung langsung dengan ruas jalan Nasional sehingga memudahkann masyarakat dalam mencapai tempat yang akan dituju. Hal ini dapat dilihat dari pemetaan jalur jalan yang menghubungkan antara jalan provinsi dengan pusat produksi maupun pusat kegitan yang ada di Kota Kendari pada tabel 4.15 di bawah ini.

Tabel 4.15 Konektivitas Antara Ruas Jalan Provinsi dengan Pusat Produksi dan Pusat Kegiatan

KONEKTIVITAS	JL. H. LA MUSE	JL. ORINUNGGU	JL. P. ANTASARI	JL. DEWI SARTIKA	JL. BRIGJEN KATAMSO	JL. SUDIRMAN	JL. RA KARTINI	JL. MARTADINATA	BATAS KOTA - JL. SUTOMO
Akses menuju Pusat Pemerintahan Kota Kendari	Melalui Jalan Nasional Jl. DI Panjaitan – Jl. Ahmad Yani – Abd. Silondae	Melalui Jalan Nasional Martandu – Jl. Brigjen ZA Sugiyono - Jl. Ahmad Yani	Melalui Jalan Nasional Martandu – Jl. Brigjen ZA Sugiyono - Jl. Ahmad Yani	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Nasional Martandu – Jl. Brigjen ZA Sugiyono - Jl. Ahmad Yani	Melalui Jalan Nasional Jl. DI Panjaitan – Jl. Ahmad Yani – Abd. Silondae	Melalui Jalan Ir. Sukarno - Jl. Sultan Hasanuddin - Jl. S. Parman - Jl. Sam Ratulangi - Jl. Ahmad Yani	Melalui Jl. Sudirman - Ir. Sukarno - Jl. Sultan Hasanuddin - Jl. S. Parman - Jl. Sam Ratulangi - Jl. Ahmad Yani	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Jl. Sultan Hasanuddin - Jl. S. Parman - Jl. Sam Ratulangi - Jl. Ahmad Yani	Melalui Jl. Dr Sutomo - Jl. R. Suprpto - Jl. Abd. Silondae - Jl. Ahmad Yani
Akses menuju Kawasan Strategis Teluk Kendari	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Ir. H. Alala	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Ir. H. Alala	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Ir. H. Alala	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Ir. H. Alala	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Ir. H. Alala	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Jl. Ir. H. Alala	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala	Melalui Jl. Dr. Sutomo - Jl. Sam Ratulangi - Jl. Sultan Hasanuddin - Jl. Ir. H. Alala
Akses menuju RSUD Abu Nawas	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. ZA. Sugiyanto	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu - Jl. ZA. Sugiyanto	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu - Jl. ZA. Sugiyanto	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Nasional Jl. Martandu - Jl. ZA. Sugiyanto	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. ZA. Sugiyanto	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. ZA. Sugiyanto	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. ZA. Sugiyanto	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. ZA. Sugiyanto	Melalui Jl. Dr Sutomo - Jl. R. Suprpto - Jl. Abd. Silondae - Jl. Malik Raya - Jl. Brigjen M Yoenoes - Jl. ZA Sugiyanto
Akses menuju RSUD Bahteramas	Melalui Jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jalan Provinsi H. La Muse - jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jalan Provinsi H. La Muse - Jl. Orinunggu - jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jalan Provinsi - jl. P. Antasari - H. La Muse - Jl. Orinunggu - jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Pierre Tendean	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Pierre Tendean	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Pierre Tendean	Melalui Jl. Dr Sutomo - Jl. R. Suprpto - Jl. Abd. Silondae - Jl. Ahmad Yani - Jl. DI Panjaitan - Jl. Pierre Tendean

KONEKTIVITAS	JL. H. LA MUSE	JL. ORINUNGGU	JL. P. ANTASARI	JL. DEWI SARTIKA	JL. BRIGJEN KATAMSO	JL. SUDIRMAN	JL. RA KARTINI	JL. MARTADINATA	BATAS KOTA - JL. SUTOMO
Akses menuju Pelabuhan Perikanan Samudera	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. ZA. Sugiyanto - Jl. Madusila	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Madusila - Jl. Suleman Jl. Madusila	Melalui Jl - Dewi Sartika - Jl. Wedahu - Jl. Suleman Jl. Madusila	Melalui Jl. Wedahu - Jl. Suleman - Jl. Madusila	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. ZA. Sugiyanto - Jl. Madusila	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. ZA. Sugiyanto - Jl. Madusila	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. ZA. Sugiyanto - Jl. Madusila	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. ZA. Sugiyanto - Jl. Madusila	Melalui Jl. Dr Sutomo - Jl. R. Suprpto - Jl. Abd. Silondae - Jl. Malik Raya - Jl. Brigjen M Yoenoes - Jl. ZA Sugiyanto - Jl. Madusila
Akses menuju Pelabuhan Nusantara	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Malik - Jl. Ahmad Yani	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala	Melalui Jl. Dr. Sutomo - Jl. Sam Ratulangi - jl. Sultan Hasanuddin
Akses menuju Terminal Type A Puuwatu	Melalui Jalan Nasional DI Panjaitan – Jl. Ahmad Yani – Abd. Silondae – Jl. R. Soeprapto	Melalui Jalan Nasional Martandu – Jl. Brigjen ZA Sugiyono - Jl. Ahmad Yani - Abd. Silondae – Jl. R. Soeprapto	Melalui Jalan Nasional Martandu – Jl. Brigjen ZA Sugiyono - Jl. Ahmad Yani - Abd. Silondae – Jl. R. Soeprapto	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Nasional Martandu – Jl. Brigjen ZA Sugiyono - Jl. Ahmad Yani - Abd. Silondae – Jl. R. Soeprapto	Melalui Jalan Nasional DI Panjaitan – Jl. Ahmad Yani – Abd. Silondae – Jl. R. Soeprapto	Melalui Jalan Ir. Sukarno - Jl. Sultan Hasanuddin - Jl. S. Parman - Jl. Sam Ratulangi - Jl. Ahmad Yani - Abd. Silondae – Jl. R. Soeprapto	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Jl. Sultan Hasanuddin - Jl. S. Parman - Jl. Sam Ratulangi - Jl. Ahmad Yani - Abd. Silondae – Jl. R. Soeprapto	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Jl. Sultan Hasanuddin - Jl. S. Parman - Jl. Sam Ratulangi - Jl. Ahmad Yani - Abd. Silondae – Jl. R. Soeprapto	Melalui Jl. Dr. Sutomo - Jl. R. Suprpto
Akses menuju Terminal Type A Baruga	Melalui Jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jalan Provinsi H. La Muse - jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jalan Provinsi Jl. Orinungg - Jl. H. La Muse - jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jalan Provinsi jl. P. Antasari - Jl. Orinungg - Jl. H. La Muse - jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jalan nasional Jl. Pierre Tendean - Jl. Lingkar	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Pierre Tendean	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Pierre Tendean	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Pierre Tendean	Melalui Jl. Dr Sutomo - Jl. R. Suprpto - Jl. Abd. Silondae - Jl. Ahmad Yani - Jl. DI Panjaitan - Jl. Pierre Tendean

KONEKTIVITAS	JL. H. LA MUSE	JL. ORINUNGGU	JL. P. ANTASARI	JL. DEWI SARTIKA	JL. BRIGJEN KATAMSO	JL. SUDIRMAN	JL. RA KARTINI	JL. MARTADINATA	BATAS KOTA - JL. SUTOMO
Akses menuju Universitas Haluoleo Kendari	Melalui Jalan HE. Mokodompit	Melalui Jalan H. La Muse - Jl. HE. Mokodompit	Melalui Jalan Oringnggu - H. La Muse - Jalan Nasional HE. Mokodompit	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Oringnggu - H. La Muse - Jalan Nasional HE. Mokodompit	Melalui Jl. Pierre tendean - Jl. H. La Muse - Jl. HE. Mokodompit	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT. Haryono - Jl. HE Mokodompit	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT. Haryono - Jl. HE Mokodompit	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT. Haryono - Jl. HE Mokodompit	Melalui Jl. Dr Sutomo - Jl. R. Suprpto - Jl. Abd. Silondae - Jl. Ahmad Yani - Jl. MT. Haryono - Jl. HE Mokodompit
Akses menuju Pusat Pemerintahan Provinsi Sulawesi Tenggara	Melalui jalan Orinunggu - Jl. Nasional Haluoleo	Melalui Jalan Nasional Haluoleo	Melalui Jalan Nasional Haluoleo	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Nasional Haluoleo	Melalui Jl. _ Pierre Tendean - Jl. H. La Muse - Jl. Orinunggu - Jl. Nasional Haluoleo	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. ZA. Sugiyanto - Jl. Haluoleo	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. ZA. Sugiyanto - Jl. Haluoleo	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. ZA. Sugiyanto - Jl. Haluoleo	Melalui Jl. Dr Sutomo - Jl. R. Suprpto - Jl. Abd. Silondae - Jl. Malik Raya - Jl. Brigjen M Yoenoes - Jl. ZA Sugiyanto - Jl. Haluoleo
Akses menuju Pusat Bisnis dan Perdagangan Kota Lama	Melalui Jalan Nasional Jl.DI Panjaitan – Jl. Ahmad Yani – Abd. Silondae – Jl. Sam Ratulangi	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala	Melalui Jl. Dr. Sutomo - Jl. Sam Ratulangi - jl. Sultan Hasanuddin
Akses menuju Pasar Kota	Melalui Jalan Nasional Jl.DI Panjaitan – Jl. Ahmad Yani – Abd. Silondae – Jl. Sam Ratulangi	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala	Melalui Jl. Dr. Sutomo - Jl. Sam Ratulangi - jl. Sultan Hasanuddin
Akses menuju Pasar Baru	Melalui Jalan HE. Mokodompit - Jl. MT Haryono	Melalui Jalan H. La Muse - Jl. HE. Mokodompit - Jl. MT Haryono	Melalui Jalan Oringnggu - H. La Muse - Jalan Nasional HE. Mokodompit - Jl. MT Haryono	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Oringnggu - H. La Muse - Jalan Nasional HE. Mokodompit - Jl. MT Haryono	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT Haryono	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT. Haryono	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT. Haryono	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT. Haryono	Melalui Jl. Dr Sutomo - Jl. R. Suprpto - Jl. Abd. Silondae - Jl. Ahmad Yani - Jl. MT. Haryono

KONEKTIVITAS	JL. H. LA MUSE	JL. ORINUNGGU	JL. P. ANTASARI	JL. DEWI SARTIKA	JL. BRIGJEN KATAMSO	JL. SUDIRMAN	JL. RA KARTINI	JL. MARTADINATA	BATAS KOTA - JL. SUTOMO
Akses menuju Pasar Baruga	Melalui Jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jalan Provinsi H. La Muse - jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jalan Provinsi Orininggu - Jl. H. La Muse - jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jalan Provinsi jl. P. Antasari - Jl. Orininggu - Jl. H. La Muse - jalan nasional Jl. Pierre Tendean	Melalui Jalan nasional Jl. Lingkar	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Pierre Tendean	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Pierre Tendean	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. Pierre Tendean	Melalui Jl. Dr Sutomo - Jl. R. Suprpto - Jl. Abd. Silondae - Jl. Ahmad Yani - Jl. DI Panjaitan - Jl. Pierre Tendean
Akses menuju Lippo Plaza Kendari	Melalui Jalan HE. Mokodompit – Jl. MT. Haryono- Jl. MT Haryono	Melalui Jalan H. La Muse - Jl. HE. Mokodompit- Jl. MT Haryono	Melalui Jalan Oringnggu - H. La Muse - Jalan Nasional HE. Mokodompit - Jl. MT Haryono	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Oringnggu - H. La Muse - Jalan Nasional HE. Mokodompit - Jl. MT Haryono	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT Haryono	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT. Haryono	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT. Haryono	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT. Haryono	Melalui Jl. Dr Sutomo - Jl. R. Suprpto - Jl. Abd. Silondae - Jl. Ahmad Yani - Jl. MT. Haryono
Akses menuju Mall Mandonga	Melalui Jalan Nasional Jl. DI Panjaitan – Jl. Ahmad Yani – Abd. Silondae	Melalui Jalan H. La Muse - Jl. HE. Mokodompit - Jl. Ahmad Yani	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Malik - Jl. Ahmad Yani	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Malik - Jl. Ahmad Yani	Melalui Jalan Nasional Jl. DI Panjaitan – Jl. Ahmad Yani – Abd. Silondae	Melalui Jalan Ir. Sukarno - Jl. Sultan Hasanuddin - Jl. S. Parman - Jl. Sam Ratulangi - Jl. Ahmad Yani	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Jl. Sultan Hasanuddin - Jl. S. Parman - Jl. Sam Ratulangi - Jl. Ahmad Yani	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jalan Ir. Sukarno - Jl. Sultan Hasanuddin - Jl. S. Parman - Jl. Sam Ratulangi - Jl. Ahmad Yani	Melalui Jl. Dr Sutomo - Jl. R. Suprpto - Jl. Abd. Silondae - Jl. Ahmad Yani
Akses menuju Briliyan Plaza Kendari	Melalui Jalan HE. Mokodompit – Jl. MT. Haryono – Jl. Sao-Sao	Melalui Jalan H. La Muse - Jl. HE. Mokodompit - Jl. MT. Haryono - Jl. Sao-Sao	Melalui Jalan Nasional Jl. Martandu – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl MT Haryono -Jl. Sao-Sao	Melalui jl. P. Antasari - Jalan Nasional Jl. Martandu –Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl MT Haryono - Jl. Sao-Sao	Melalui Jalan Nasional Jl. Ld. Hadi – Jl. Y. Wayong – Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT Haryono - Jl. Sao-Sao	Melalui Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT. Haryono - Jl. Sao-Sao	Melalui Jl. Sudirman - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT. Haryono - Jl. Sao-Sao	Melalui Jl. Sudirman - Jl. RA Kartini - Jl. Ir. Sukarno - Ir. H. Alala - Jl. Brigjen M. Yoenoes - Jl. MT. Haryono - Jl. Sao-Sao	Melalui Jl. Dr Sutomo - Jl. R. Suprpto - Jl. Abd. Silondae - Jl. Ahmad Yani - Jl. MT. Haryono - Jl. Sao-Sao

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

4.4.3 Hasil Evaluasi Berdasarkan Tingkat Pelayanan Jalan Provinsi di Kota Kendari

Sebagai bahan pembandingan antara kondisi eksisting pelayanan jalan provinsi di Kota Kendari dengan standar yang telah ditetapkan dalam Permen PUPR Nomor 1/PRT/M/2014, maka dilakukan penyebaran kuesioner terhadap pengguna jalan provinsi yang ada di Kota Kendari untuk mengetahui seberapa besar tingkat pelayanan jalan yang telah diterima oleh pengguna jalan.

Data hasil kuesioner dilakukan dua tahap yaitu survey pendahuluan untuk menentukan validitas pertanyaan kuesioner yang dilakukan dengan bantuan program Microsoft Excel yang hasilnya dapat dilihat pada lampiran 4.

Kemudian, setelah diuji validitasnya maka dilakukan analisis dengan menggunakan *Relative Importance Index* (RII) yang digunakan untuk menyusun tingkat pelayanan jalan menurut persepsi pengguna jalan. Perhitungan RII dilakukan untuk setiap indikator dengan nilai RII yang diperoleh berada pada rentang nilai 0 sampai dengan 1. Semakin mendekati nilai 1 maka semakin baik tingkat pelayanan jalan menurut persepsi masyarakat. Hasil perhitungan nilai RII untuk masing-masing ruas jalan akan disajikan dalam lampiran 4.

Berikut adalah contoh perhitungan nilai RII untuk variabel 1 yaitu variabel tingkat kondisi jalan yang berada di jalan H. La Muse:

$$RII = \frac{\sum_{i=1}^4 WiXi}{A \times N}$$

Dimana ;

$$\sum_{i=1}^4 WiXi = \text{Skor total jawaban responden untuk variabel kondisi jalan} = 39$$

$$A = \text{Bobot tertinggi} = 4$$

$$N = \text{Jumlah responden} = 23$$

Sehingga :

$$RII = \frac{39}{4 \times 23} = 0,42$$

Atau dapat dikatakan bahwa persentase tingkat pelayanan kondisi jalan menurut pengguna jalan adalah sebesar 42%.

a. Tingkat Pelayanan Jalan berdasarkan Kondisi Jalan

Dari hasil survey yang dilakukan terhadap pengguna jalan provinsi di Kota Kendari, ditemukan bahwa sebagian besar pengguna jalan beranggapan bahwa jalan provinsi yang ada di Kota Kendari belum memenuhi tingkat pelayanan minimal karena kondisi jalan yang berlubang meskipun telah diaspal. Hal ini dapat dilihat pada tabel tingkat pelayanan menurut pengguna jalan yang dibandingkan dengan kondisi eksisting per 100 m yang telah dianalisa di atas.

Dari nilai persentasi kondisi eksisting dan persentasi persepsi pengguna jalan tersebut kemudian dianalisa dengan Uji Beda Berpasangan (*Paired Sample T Test*) dengan bantuan *SPSS Statistic 20* yang dapat menunjukkan apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara kondisi jalan eksisting dengan persepsi pengguna jalan.

Tabel 4.16 Uji Perbandingan Kondisi Eksisting dengan Persepsi Pengguna Jalan

No.	Nama Ruas	Kondisi Eksisting (%)	Persepsi Pengguna Jalan (%)
1.	Jl. Lingkar	44.52	70.3
2.	Jl. H. La Muse	60	43.9
3.	Jl. Orinunggu	71.29	58.8
4.	Jl. Pangeran Antasari	75	45.6
5.	Jl. Dewi Sartika	69.77	43.2
6.	Jl. Brigjen Katamso	77.41	58.8
7.	Jl. Sudirman	63	40.3
8.	Jl. RA. Kartini	67	44
9.	Jl. Martadinata	72.68	40.9
10.	Batas Kota (Labibia) - Dr. Sutomo	72.1	46.7

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

Dengan tingkat signifikansi (α) sebesar 5 %, hipotesis yang diajukan adalah sebagai berikut:

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

Dengan penentuan daerah kritis yaitu:

- Jika $T_{hitung} \geq T_{Tabel}$: Tolak H_0
- - $T_{hitung} \leq T_{Tabel}$: Tolak H_0
- Jika $Sig. \leq \alpha$: Tolak H_0

Dari hasil analisis uji beda dengan T Test tersebut kemudian *output* yang dihasilkan ditampilkan dalam tabel 4.17, 4.18 dan 4.19. Hasil *output* tersebut akan diinterpretasikan sebagai berikut:

Tabel. 4.17 Paired Samples Statistics

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	Kondisi_Eksisting	69.7300	10	5.28510	1.67130
	Persepsi_Pengguna	49.2500	10	9.93280	3.14103

Dari tabel diatas, dapat dilihat rata-rata nilai kondisi jalan eksisting dan persepsi masyarakat berbeda sebesar 20.48%. Sedangkan keheterogenan yang terjadi antara data kondis eksisting dan persepsi masyarakat adalah sebesar 5,28 dan 9,93 dengan sebaran rata-rata sampel terhadap rata-rata dari rata-rata keseluruhan kemungkinan sampel adalah sebesar 1,67 dan 3,14.

Tabel 4.18 Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	Kondisi_Eksisting & Persepsi_Pengguna	10	.318	.370

Output pada tabel diatas menunjukkan apakah ada hubungan antara rata-rata kondisi jalan eksisting dengan persepsi masyarakat. Dari nilai signifikansi yang dihasilkan sebesar 0,37 yang lebih besar dari nilai tingkat signifikansi ($0,37 > 0,05$) sehingga dapat dikatakan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara kondisi jalan eksisting dengan kondisi jalan menurut persepsi pengguna jalan yang mana tingkat kekuatan korelasi yang cukup rendah yaitu hanya sebesar 0,318.

Tabel 4.19 Paired Samples Test

		Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Dev	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
				Pair 1	Kondisi_Eksisting - Persepsi Pengguna	20.48			

Statistik uji yang dapat dilihat dari hasil ouput yang ditampilkan dalam tabel diatas adalah sebagai berikut:

$$\text{Sig.} = 0,00 < \alpha = 0.05 \text{ dan } T_{\text{hitung}} = 6,709 \geq T_{\text{Tabel}} = 3,169$$

Sehingga dari hasil perhitungan signifikansi dan T_{hitung} , diketahui bahwa $Sig. < \alpha =$ dan $T_{hitung} \geq T_{Tabel}$ sehingga kesimpulan yang ditarik adalah **Menolak H_0** atau dengan kata lain kondisi jalan menurut persepsi pengguna jalan secara signifikan berbeda dengan kondisi jalan provinsi yang telah ada di Kota Kendari.

Dari hasil pengujian tersebut dapat kita lihat bahwa tingkat layanan yang diterima oleh pengguna jalan belum dapat memenuhi ketentuan Standar Pelayanan Minimal bidang jalan dimana menurut pendapat pengguna jalan, masih terdapat jalan provinsi yang berlubang yang mengganggu perjalanan pengguna jalan dari segi kenyamanan dan keselamatan saat melawati ruas jalan tersebut. Lebar badan jalan juga menjadi perhatian pengguna jalan yang menyatakan bahwa lebar jalan provinsi yang ada cenderung kurang memadai serta sistem drainase yang tidak berfungsi yang menyebabkan tergenangnya air hujan ke badan jalan.

b. Tingkat Pelayanan Jalan berdasarkan Konektivitas Jalan

Dari tabel 4.14 dan analisa hubungan kondisi jalan dan konektivitas (*Indeks Links*) di atas, dapat dilihat bahwa konektivitas jalan di Kota Kendari dapat dikatakan dalam kategori sangat baik karena jalan provinsi yang ada di Kota Kendari terhubung langsung dengan jalan nasional yang berada di bawah kewenangan Kementerian PUPR. Hal ini sangat membantu pengguna jalan secara umum untuk dapat mencapai pusat-pusat kegiatan yang ada di Kota Kendar.

Berdasarkan tingkat konektivitas jalan, menurut pengguna jalan, ruas jalan provinsi yang ada di Kota Kendari telah dapat terhubung ke seluruh pusat produksi dan pusat kegiatan yang ada di Kota Kendari. Tingkat pelayanan berdasarkan persepsi pengguna jalan tentang konektivitas jalan dapat dilihat pada Tabel 4.20 sampai Tabel 4. 22 di bawah ini yang menunjukkan pemetaan keterhubungan antara pusat produksi dan pusat kegiatan dengan ruas jalan provinsi menurut persepsi pengguna jalan.

Ruas-ruas jalan yang ada di Kota Kendari pada umumnya terhubung langsung dengan ruas jalan Nasional sehingga memudahkann masyarakat dalam mencapai tempat yang akan dituju.

Namun dalam hal penyediaan sarana transportasi lokal (angkutan umum), hampir seluruh ruas-ruas jalan provinsi belum dilalui oleh trayek angkutan umum.

Ruas jalan yang dapat dicapai dengan angkutan umum hanya ruas Jalan Jenderal Sudirman, Jalan RA. Kartini dan Jalan Martadinata. Hal ini menyulitkan masyarakat Kota Kendari khususnya bagi yang berdomisili di sekitar ruas jalan provinsi serta masyarakat yang akan menuju ke pusat kegiatan seperti Pusat Pemerintahan Provinsi Sulawesi Tenggara, Pelabuhan Perikanan Samudera, RSUD Abu Nawas, dan pusat perbelanjaan Briliyan Plaza Kendari.

Untuk mengetahui tingkat konektivitas jalan provinsi menurut persepsi masyarakat ini akan ditanyakan tentang tiga hal yang mempengaruhi tingkat konektivitas yaitu kondisi akses penghubung, waktu tempuh untuk mencapai pusat kegiatan serta biaya yang diperlukan untuk mencapai pusat kegiatan. Sedangkan jenis kendaraan yang digunakan untuk mencapai pusat kegiatan tidak dicantumkan karena menjadi indikator yang tidak teruji kevalidannya dalam survey pendahuluan.

Tabel 4.20 Tingkat Konektivitas Berdasarkan Kondisi Jalan Menurut Pengguna Jalan

KONEKTIVITAS	JL. H. LA MUSE	JL. ORINUNGGU	JL. P. ANTASARI	JL. DEWI SARTIKA	JL. BRIGJEN KATAMSO	JL. SUDIRMAN	JL. RA KARTINI	JL. MARTADINATA	BATAS KOTA - JL. SUTOMO
Akses menuju Pusat Pemerintahan Kota Kendari	75%	88.00%	77.20%	63.00%	80.40%	65.20%	67.00%	67.00%	81.00%
Akses menuju Kawasan Strategis Teluk Kendari	70%	92.40%	80.40%	67.40%	85.90%	70.70%	65.90%	75.00%	71.40%
Akses menuju RSUD Abu Nawas	89%	95.70%	87.00%	77.20%	87.00%	92.40%	84.10%	88.60%	79.80%
Akses menuju RSUD Bahteramas	92.40%	90.20%	83.70%	77.20%	89.10%	89.10%	84.10%	85.20%	88.10%
Akses menuju Pelabuhan Perikanan Samudera	82.6	72.80%	72.80%	67.40%	78.30%	89.10%	79.50%	84.10%	79.80%
Akses menuju Pelabuhan Nusantara	70%	92.40%	80.40%	67.40%	85.90%	70.70%	65.90%	75.00%	71.40%
Akses menuju Terminal Type A Puuwatu	82.60%	94.60%	83.70%	73.90%	75.00%	89.10%	75.00%	85.20%	82.10%
Akses menuju Terminal Type A Baruga	95%	91.30%	76.10%	78.30%	90.20%	75.00%	69.30%	81.80%	88.10%
Akses menuju Universitas Haluoleo Kendari	79.30%	87.00%	81.50%	78.30%	68.50%	76.10%	75.00%	86.40%	84.50%
Akses menuju Pusat Pemerintahan Provinsi Sulawesi Tenggara	92.40%	95.70%	84.80%	80.40%	93.50%	92.40%	75.00%	92.00%	85.70%

KONEKTIVITAS	JL. H. LA MUSE	JL. ORINUNGGU	JL. P. ANTASARI	JL. DEWI SARTIKA	JL. BRIGJEN KATAMSO	JL. SUDIRMAN	JL. RA KARTINI	JL. MARTADINATA	BATAS KOTA - JL. SUTOMO
Akses menuju Pusat Bisnis dan Perdagangan Kota Lama	68.48%	91.30%	76.10%	66.30%	71.70%	60.90%	72.70%	73.90%	86.90%
Akses menuju Pasar Kota	58.70%	94.60%	80.40%	72.80%	75.00%	71.70%	79.50%	79.50%	83.30%
Akses menuju Pasar Baru	75%	83.70%	75.00%	73.90%	78.30%	83.70%	76.10%	81.80%	83.30%
Akses menuju Pasar Baruga	98%	96.70%	84.80%	73.90%	95.70%	92.40%	83.00%	92.00%	86.90%
Akses menuju Lippo Plaza Kendari	88%	92.40%	81.50%	77.20%	93.50%	92.40%	80.70%	92.00%	79.80%
Akses menuju Mall Mandongga	87%	92.40%	84.80%	77.20%	78.30%	92.40%	80.70%	92.00%	81.00%
Akses menuju Briliyan Plaza Kendari	73.90%	95.70%	82.60%	77.20%	81.50%	92.40%	79.50%	92.00%	83.30%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

Keterangan :



Akses Jalan dalam Kondisi Baik



Akses Jalan Diaspal Baik namun Masih Berlubang

Tabel 4.21 Tingkat Konektivitas Berdasarkan Waktu Tempuh Menurut Pengguna Jalan

KONEKTIVITAS	JL. H. LA MUSE	JL. ORINUNGGU	JL. P. ANTASARI	JL. DEWI SARTIKA	JL. BRIGJEN KATAMSO	JL. SUDIRMAN	JL. RA KARTINI	JL. MARTADINATA	BATAS KOTA - JL. SUTOMO
Akses menuju Pusat Pemerintahan Kota Kendari	69.60%	56.50%	73.90%	59.80%	57.60%	42.40%	37.50%	46.60%	66.70%
Akses menuju Kawasan Strategis Teluk Kendari	48%	57.60%	68.50%	62%	59.80%	84.80%	64.80%	78.40%	58.30%
Akses menuju RSUD Abu Nawas	74%	75%	82.60%	66.30%	57.60%	48.90%	47.70%	56.80%	50%
Akses menuju RSUD Bahteramas	92%	72.80%	68.50%	53.30%	93.50%	45.70%	34.10%	44.30%	50%
Akses menuju Pelabuhan Perikanan Samudera	47%	52.20%	70.70%	66.30%	42.40%	31.50%	46.60%	40.90%	47.60%
Akses menuju Pelabuhan Nusantara	48%	57.60%	68.50%	62%	59.80%	84.80%	64.80%	78.40%	58.30%
Akses menuju Terminal Type A Puuwatu	74%	43.50%	48.90%	43.50%	43.50%	31.50%	34.10%	33%	64.30%
Akses menuju Terminal Type A Baruga	87%	73.90%	64.10%	54.30%	72.80%	25%	25%	29.50%	53.60%
Akses menuju Universitas Haluoleo Kendari	92%	89.10%	89.10%	78.30%	57.60%	50%	55.70%	52.30%	64.30%
Akses menuju Pusat PemProv Sulawesi Tenggara	79%	87.00%	90.20%	82.60%	70.70%	50%	58%	52.30%	64.30%

KONEKTIVITAS	JL. H. LA MUSE	JL. ORINUNGGU	JL. P. ANTASARI	JL. DEWI SARTIKA	JL. BRIGJEN KATAMSO	JL. SUDIRMAN	JL. RA KARTINI	JL. MARTADINATA	BATAS KOTA - JL. SUTOMO
Akses menuju Pusat Bisnis dan Perdagangan Kota Lama	36%	63.00%	58.70%	54.30%	56.50%	89.10%	67%	83%	71.40%
Akses menuju Pasar Kota	74%	66.30%	73.90%	66.30%	63%	81.50%	62.50%	76.10%	69%
Akses menuju Pasar Baru	76%	93.50%	80.40%	72.80%	75%	64.10%	51.10%	56.80%	64.30%
Akses menuju Pasar Baruga	89%	84.80%	68.50%	58.70%	90.20%	25%	35.20%	34.10%	50%
Akses menuju Lippo Plaza Kendari	89%	81.50%	76.10%	77.20%	78.30%	60.90%	60.20%	51.10%	54.80%
Akses menuju Mall Mandonga	75%	72.80%	65.20%	58.70%	73.90%	66.30%	52.30%	59.10%	73.80%
Akses menuju Briliyan Plaza Kendari	74%	79.30%	71.70%	79.30%	81.50%	78.30%	58%	61.40%	66.70%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

Keterangan:

- 10 – 20 Menit
- 20 – 30 Menit
- 30 – 60 Menit




Tabel 4.22 Tingkat Konektivitas Berdasarkan Biaya Perjalanan Menurut Pengguna Jalan

KONEKTIVITAS	JL. H. LA MUSE	JL. ORINUNGGU	JL. P. ANTASARI	JL. DEWI SARTIKA	JL. BRIGJEN KATAMSO	JL. SUDIRMAN	JL. RA KARTINI	JL. MARTADINATA	BATAS KOTA - JL. SUTOMO
Akses menuju Pusat Pemerintahan Kota Kendari	72%	65.20%	79.30%	76.10%	75.00%	81.50%	65.90%	69.30%	75.00%
Akses menuju Kawasan Strategis Teluk Kendari	76%	66.30%	79.30%	72.80%	67.40%	75.00%	67.00%	63.60%	63.10%
Akses menuju RSUD Abu Nawas	78%	67%	91.00%	78.00%	53.00%	61.00%	58.00%	48.00%	58.00%
Akses menuju RSUD Bahteramas	88%	73.90%	76.10%	66.30%	90.20%	56.50%	38.60%	44.30%	57.10%
Akses menuju Pelabuhan Perikanan Samudera	72%	57.60%	76.10%	79.30%	50.00%	50.00%	46.60%	48.90%	56.00%
Akses menuju Pelabuhan Nusantara	76%	66.30%	79.30%	72.80%	67.40%	75.00%	67.00%	63.60%	63.10%
Akses menuju Terminal Type A Puuwatu	74%	48.90%	57.60%	51.10%	46.70%	42.40%	37.50%	39.80%	70.20%
Akses menuju Terminal Type A Baruga	87%	68.50%	70.70%	62.00%	80.40%	40.20%	33.00%	46.60%	67.90%
Akses menuju Universitas Haluoleo Kendari	93%	95.70%	94.60%	82.60%	64.10%	70.70%	62.50%	69.30%	72.60%

KONEKTIVITAS	JL. H. LA MUSE	JL. ORINUNGGU	JL. P. ANTASARI	JL. DEWI SARTIKA	JL. BRIGJEN KATAMSO	JL. SUDIRMAN	JL. RA KARTINI	JL. MARTADINATA	BATAS KOTA ~ JL. SUTOMO
Akses menuju Pusat Pemerintahan Provinsi Sulawesi Tenggara	85%	84.80%	92.40%	83.70%	67.40%	67.40%	59.10%	63.90%	64.30%
Akses menuju Pusat Bisnis dan Perdagangan Kota Lama	49%	66.30%	66.30%	58.70%	60.90%	73.90%	52.30%	73.90%	70.20%
Akses menuju Pasar Kota	62%	79.30%	78.30%	71.70%	67.40%	92.40%	70.50%	88.60%	66.70%
Akses menuju Pasar Baru	77%	94.60%	90.20%	87.00%	82.60%	81.50%	61.40%	68.20%	60.70%
Akses menuju Pasar Baruga	76%	71.70%	73.90%	65.20%	83.70%	50.00%	40.90%	55.70%	63.10%
Akses menuju Lippo Plaza Kendari	76%	79.30%	77.20%	77.20%	75.00%	71.70%	69.30%	65.90%	69.00%
Akses menuju Mall Mandonga	62%	75%	78.30%	72.80%	73.90%	89.10%	71.60%	77.30%	83.30%
Akses menuju Briliyan Plaza Kendari	75%	76.10%	80.40%	79.30%	81.50%	93.50%	79.50%	78.40%	79.80%

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

Keterangan :

	Rp. 4000 – Rp. 10.000
	Rp. 11.000 – Rp. 20.000
	Rp. 21.000 – Rp. 30.000

Dari tabel tersebut terlihat bahwa tingkat keterhubungan antara pusat produksi dan pusat kegiatan yang ada di Kota Kendari yang dihubungkan melalui jalan provinsi serta jalan nasional dan jalan kota menurut persepsi masyarakat rata-rata telah dalam kondisi baik dan sebagian jalan telah diaspal namun masih berlubang. Sedangkan dari segi waktu tempuh rata-rata responden pengguna jalan mengatakan bahwa waktu yang diperlukan untuk mencapai pusat kegiatan sekitar 20 menit – 30 menit. Dimana ada juga lokasi-lokasi tertentu yang harus ditempuh hingga 30 menit – 60 menit. Sedangkan untuk lokasi yang dekat dengan ruas jalan provinsi dapat ditempuh selama 10 menit – 20 menit. Biaya rata-rata yang digunakan untuk mencapai pusat-pusat kegiatan yang ada di Kota Kendari berkisar antara Rp. 11.000 – Rp. 20.000. untuk tempat yang agak jauh dari ruas jalan provinsi berkisar antara Rp. 21.000 – Rp. 30.000 dan yang dekat dengan ruas jalan provinsi berkisar antar Rp. 4.000 – Rp. 10.000

4.4.4 Kendala yang Dihadapi dalam Penerapan Standar Pelayanan Minimal Jalan Provinsi di Kota Kendari

Identifikasi kendala yang dihadapi dalam penerapan Standar Pelayanan Minimal jalan provinsi di Kota Kendari dilakukan dengan teknik wawancara kepada tenaga ahli (*expert*) yang bekerja pada Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara. Hasil identifikasi ini kemudian akan dianalisis dengan analisis deskriptif untuk menggambarkan kondisi kendala dan penyebab terjadinya kendala tersebut.

Fungsi dan tujuan identifikasi ini adalah untuk mengetahui berbagai kendala yang dihadapi serta untuk mengetahui berbagai potensi yang dapat dimanfaatkan untuk mendukung pelaksanaan penerapan Standar Pelayanan Minimal bidang jalan di ruas jalan provinsi yang ada di Kota Kendari.

Adapun hasil wawancara yang telah dilakukan terhadap tenaga ahli pada Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara. Sultra adalah sebagai berikut:

1. Menurut Bapak H. Abu Bakar, Kepala Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan, penerapan Standar Pelayanan Minimal seyogyanya telah dilaksanakan oleh Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina

Marga Provinsi Sulawesi Tenggara. Hal ini terlihat jelas dengan tingkat kemantapan jalan provinsi yang ada di Kota Kendari yang mencapai angka 55,61% pada tahun 2017. Dan diharapkan hingga akhir tahun capaian yaitu pada tahun 2019, tingkat kemantapan jalan mencapai angka 60% sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

Namun tidak dapat dipungkiri menurut beliau, terdapat kendala-kendala yang dihadapi pihak penyelenggara jalan diantaranya adalah terbatasnya jumlah anggaran yang disediakan untuk kegiatan pembangunan maupun pemeliharaan jalan. Hal lain yang menjadi kendala penerapan Standar Pelayanan Minimal bidang jalan adalah terbatasnya sumber daya manusia yang ada pada Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara yang dapat melaksanakan survey kondisi jalan.

2. Senada dengan apa yang disampaikan oleh Kepala Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan, Bapak Beny Indra Kepala Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara juga mengungkapkan bahwa keterbatasan anggaran pemerintah menjadi salah satu kendala pencapaian Standar Pelayanan Minimal. Menurut beliau, meskipun telah disiasati dengan prioritas anggaran, hal ini tetap tidak mampu memenuhi tingkat pelayanan jalan kepada pengguna jalan. hal lain yang diungkapkan beliau sebagai salah satu kendala penerapan Standar Pelayanan Minimal adalah kurangnya penyedia jasa lokal yang kompeten dalam mengerjakan kegiatan penanganan jalan provinsi karena menjadi salah satu faktor terjadinya kerusakan jalan yang tidak sesuai dengan umur rencana.
3. Ibu Nurnikmat, Kepala Seksi Perencanaan Bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Prov.Sultra juga mengatakan hal yang sama mengenai kendala penerapan Standar Pelayanan Minimal adalah terbatasnya dana yang dikelola oleh Bidang Bina Marga untuk kegiatan penanganan jalan. Menurut beliau, untuk tahun 2017, kegiatan penanganan jalan provinsi di Kota Kendari yaitu peningkatan jalan Orinunggu dan peningkatan jalan Lingkar Kota Kendari serta kegiatan penanganan di beberapa ruas jalan di Kota Kendari namun bukan termasuk dalam ruas jalan provinsi seperti

pembangunan jalan Kolonel Sugiono, pembangunan jalan akses masuk Mesjid Al Alam, jalan akses RS. Bahteramas dan lain-lain.

4.4.4.1 Analisis Kendala

Berdasarkan wawancara yang dilakukan pada tenaga ahli Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara, beberapa kendala yang dihadapi sebagai penyelenggara jalan provinsi di Kota Kendari diantaranya:

- 1) Terbatasnya anggaran yang dimiliki oleh pemerintah untuk pelaksanaan kegiatan penanganan jalan seperti pemeliharaan dan pembangunan jalan.

Menurut Sukriy (2012), penganggaran merupakan bagian terpenting dari pengelolaan keuangan pemerintah dan dapat dijelaskan dari berbagai perspektif seperti politik, ekonomi, keuangan dan akuntansi. Pada era otonomi saat ini, anggaran merupakan inti dari pengelolaan keuangan daerah yang diurus secara mandiri, sehingga aktivitas perencanaan, pelaksanaan, penatausahaan, pertanggungjawaban dan pengawasan semua terfokus pada anggaran.

Keterbatasan dana (*Budget Constraint*) adalah masalah yang dihadapi oleh seluruh penyelenggara jalan dalam memaksimalkan upaya perbaikan dan pemeliharaan jalan sehingga dibutuhkan efisiensi dan optimasi dalam alokasi pembiayaan untuk perbaikan dan pemeliharaan jalan yang ada dimana prediksi tingkat kualitas pelayanan suatu jalan akan mempengaruhi alokasi biaya perbaikan dan pemeliharaan jalan yang efisien.

- 2) Kurangnya sumber daya baik manusia maupun anggaran daerah untuk dapat melaksanakan survey manual setiap tahun.

Data kondisi jalan yang tersedia sejak tahun 2013 hingga tahun 2016 di Dinas SDA dan BM Prov Sultra masih merupakan data kondisi jalan yang dihitung tidak melalui survey kondisi jalan langsung di lapangan tapi merupakan penambahan kondisi jalan baik dan sedang dari kegiatan pembangunan dan pemeliharaan jalan di tahun sebelumnya, sehingga data kondisi jalan tersebut dikuatirkan tidak valid untuk dijadikan sebagai acuan untuk pelaporan.

Kendala pelaksanaan survey kondisi jalan bukan hanya terletak pada kurangnya sumber daya manusia yang dimiliki oleh Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara namun juga pada terbatasnya anggaran yang dialokasikan untuk pelaksanaan survey kondisi jalan tiap tahun.

Mengingat keterbatasan anggaran untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan yang sudah tidak mencukupi untuk kemudian ditambah dengan anggaran untuk survey kondisi jalan, maka program prioritas penanganan jalan lebih diutamakan dalam perencanaan anggaran di daerah. Sehingga pelaksanaan kegiatan kondisi jalan akan disesuaikan dengan kebutuhan yang ada.

- 3) Kurangnya penyedia jasa yang kompeten dalam pengerjaan kegiatan pembangunan dan pemeliharaan jalan

Bidang jasa konstruksi saat ini masih menghadapi berbagai permasalahan seputar lemahnya penguasaan teknologi, sulitnya akses kepermodalan, serta masih kerap terjadi kegagalan bangunan, kegagalan konstruksi, dan mutu konstruksi yang belum sesuai standar. Sementaraitu, Undang-undang No. 18 tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi masih dipandang secara sempit sebagai undang-undang bidang pekerjaan umum. Sehingga, pembinaan jasa konstruksi lebih dianggap sebagai bagian dari tanggungjawab Kementerian Pekerjaan Umum dan bukan menjaditanggungjawab semua instansi terkait

Sementara itu, Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK) sebagai representasi dari masyarakat jasa konstruksi dalam pengembangan jasa konstruksi belum dapat melaksanakan seluruh tugas yang diamanahkan dalam Undang-Undang Jasa Konstruksi (UUJK) Nomor 18 Tahun 1999. Sebagian besar dari sumber daya yang ada masih terfokus pada penyelenggaraan registrasi badan usaha dan tenaga kerja konstruksi. Pelaksanaan tugas-tugas lain, yaitu penelitian dan pengembangan jasa konstruksi, pendidikan dan pelatihan jasa konstruksi serta arbitrase dan mediasi masih sangat terbatas.

Penyedia jasa lokal saat ini diharapkan dapat mampu bersaing dengan penyedia jasa yang berasal dari luar daerah sehingga kebutuhan akan penyedia jasa yang kompeten di bidangnya dapat terpenuhi di masing-masing daerah.

4.4.4.2 Alternatif Solusi

Beberapa alternatif solusi yang dapat dilakukan untuk mengatasi berbagai kendala yang ada dalam penerapan Standar Pelayanan Minimal bidang jalan yaitu:

1. Program prioritas untuk penanganan jalan.

Salah satu program prioritas untuk mengefesienkan penggunaan anggaran pembangunan maupun pemeliharaan jalan telah dikeluarkan oleh Bank Dunia (*World Bank*). Yang mana sejak tahun 1971 telah mengembangkan suatu model komputer yang dapat menilai berbagai pekerjaan yang berhubungan dengan perencanaan atau alternatif pemeliharaan suatu jalan.

Studi awal yang dilakukan oleh Bank Dunia dan beberapa Negara berkembang membuat penentuan prioritas dari beberapa alternatif yang dikenal dengan *Highway Design and Maintenance Standards* (HDM) yang dipakai dan diuji dalam merencanakan suatu jalan baru atau pemeliharaan jalan.

Model ini bekerja berdasarkan hubungan yang diperoleh antara biaya konstruksi, biaya pemeliharaan jalan, dan biaya operasional kendaraan. Studi kasus yang pernah dilakukan telah menitikberatkan pengumpulan data dan analisis statistic untuk dapat membuat hubungan yang terjadi dengan menggunakan parameter yang telah ditentukan. Model ini juga telah diadopsi oleh Departemen Pekerjaan Umum yang dikenal dengan nama *Integrated Road Management System* (IRMS).

Studi tentang prioritas penanganan jalan juga telah banyak dilakukan oleh peneliti di Indonesia sehingga akan memudahkan bagi perencana penyelenggara jalan untuk menentukan urutan prioritas penanganan jalan yang ada di daerah masing-masing.

2. Survey kondisi jalan tiap tahun

Karena terbatasnya anggaran bahkan untuk kegiatan pemeliharaan jalan provinsi, sedangkan survey kondisi jalan manual membutuhkan setidaknya sumber daya manusia yang banyak dan anggaran yang cukup besar maka pelaksanaan survey kondisi jalan biasanya dengan menunggu anggaran untuk kegiatan survey yang bekerja sama dengan Kementerian PUPR misalnya penggunaan Dana Alokasi Khusus atau Dana Dekonsentrasi dan Tugas Pembantuan.

Kegiatan ini sangat membantu bagi penyelenggara jalan di daerah untuk dapat tetap melaksanakan kegiatan survey kondisi jalan dengan keterbatasan anggaran di daerah.

3. Penyedia jasa yang kompeten

Pemenuhan penyedia jasa yang kompeten di daerah ditangani dengan melakukan tahap seleksi yang ketat dalam penerimaan calon penyedia jasa seperti:

- a. Proses pengadaan yang mampu memilih dan menetapkan penyedia jasa yang kompeten yang didukung oleh dokumen pengadaan yang baik serta kemampuan Pokja – Unit Layanan Pengadaan yang kompeten sehingga dapat memilih penyedia jasa yang kompeten, mampu serta penawaran yang diajukan dapat dipertanggungjawabkan.
- b. Dokumen pengadaan harus memuat persyaratan minimal yang harus dipenuhi oleh penyedia jasa seperti pengalaman untuk pekerjaan yang sejenis, *track record* yang baik, tenaga ahli yang dimiliki serta kepemilikan peralatan yang dibutuhkan dalam pelaksanaan pekerjaan.

Pemenuhan penyedia jasa yang dapat bersaing juga dilakukan dengan upaya pembinaan perusahaan jasa konstruksi melalui penerapan kualifikasi/klasifikasi persyaratan kemampuan dalam pendirian badan usaha jasa konstruksi

Tujuan pembinaan terhadap penyedia jasa konstruksi nasional adalah (i) menumbuhkan pemahaman dan kesadaran penyedia jasa konstruksi akan peran strategisnya dalam pelaksanaan pembangunan nasional yang membawa konsekuensi timbulnya hak dan kewajiban yang harus dipenuhi; (ii) mendorong terwujudnya penyedia jasa konstruksi agar dapat meningkatkan kemampuannya, baik secara langsung maupun melalui asosiasi serta mampu memenuhi hak dan kewajibannya; dan (iii) menjamin terpenuhinya kewajiban semua pemangku kepentingan usaha jasa konstruksi berdasarkan ketentuan yang berlaku sehingga mendorong terwujudnya tertib usaha jasa konstruksi maupun tertib. Hal lain yang harus dipenuhi oleh penyedia jasa adalah meningkatkan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) jasa konstruksi menuju

tenaga ahli dan tenaga terampil bidang konstruksi yang berdaya saing tinggi sesuai SKKNI.

Sedangkan untuk menjaga kualitas pelaksanaan pekerjaan di lapangan dapat memenuhi spesifikasi yang telah ditetapkan dilakukan upaya pengawasan dan monitoring langsung di lapangan dengan cara sebagai berikut:

- a. Pemilihan konsultan supervisi yang baik
- b. Penerapan sistem kerja kontrak yang didasarkan pada kinerja serta penegakan terhadap pelanggaran sanksi yang tertuang dalam kontrak secara konsekuen.
- c. Peningkatan kemampuan Pejabat Pembuat Komitmen dan aparatnya untuk dapat melaksanakan evaluasi terhadap pekerjaan di lapangan.

4.4.5 Prediksi Tingkat Pelayanan Jalan Provinsi di Kota Kendari Hingga Akhir Tahun Capaian (Tahun 2019)

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Hutaeruk (2013) dengan judul **“Analisis Prediksi Kondisi Perkerasan Jalan Menggunakan Pendekatan HDM-4 Untuk Penanganan Jalan (Studi Kasus Ruas Jalan Nasional BTS. Kota Gresik-Sadang)”** menunjukkan kesimpulan bahwa peningkatan beban lalu lintas sebesar 31% akan menghasilkan peningkatan nilai IRI sebesar 0,061 m/km pertahunnya, perbedaan nilai *structural number* sebesar 11,32 % menghasilkan kenaikan IRI sebesar 0,034 m/km per tahunnya, sedangkan perbedaan CBR sebesar 38 % menghasilkan kenaikan nilai IRI sebesar 0,017 m/km pertahunnya. kondisi jalan sedang dengan rata-rata prosentase penyimpangan (error) kurang dari 5%.

Untuk penilaian prediksi kondisi jalan provinsi yang ada di Kota Kendari, karena keterbatasan data maka akan digunakan salah satu hasil penelitian tersebut dimana disebutkan bahwa peningkatan beban lalu lintas sebesar 31% akan menghasilkan peningkatan nilai IRI sebesar 0,061 m/km pertahunnya. Namun menggunakan asumsi penyesuaian sebagai berikut:

1. Kondisi perkerasan pada objek penelitian di atas berbeda dengan jalan provinsi yang ada di Kota Kendari seperti kondisi aspal yang digunakan, tanah dasar,

dan sebagainya. Nilai LHR yang digunakan dalam penelitian ini nilainya terlalu kecil dan tidak mengalami perubahan sejak tahun 2015

2. Nilai pertumbuhan kendaraan hanya memperhitungkan kendaraan yang terdaftar di Kota Kendari
3. Faktor-faktor penentu penyebab kerusakan jalan seperti drainase, curah hujan, pemeliharaan dan lain-lain tidak diperhitungkan.

Perhitungan analisis pertumbuhan LHR aktual digunakan untuk menghitung nilai LHR di tahun-tahun yang akan datang dengan menggunakan faktor pertumbuhan PDRB Kota Kendari pada tahun 2016 sebagai faktor pertumbuhan lalu lintas aktual. Dari data BPS Kota Kendari (2016) didapat faktor pertumbuhan PDRB Kota Kendari sebesar 4,37%. Sehingga untuk analisis pertumbuhan LHR adalah dengan menggunakan rumus :

$$LHR = LHR \text{ awal } \times (1 + i)^n \quad (4.1)$$

Faktor hubungan umur rencana dan perkembangan lalu lintas ditentukan menurut persamaan dibawah ini:

$$N = \frac{1}{2} \left[1 + (1 + r)^n + 2(1 + r) \frac{(1+r)^{n-1} - 1}{r} \right] \quad (4.2)$$

dengan :

r = angka pertumbuhan lalu lintas (%)

n = umur rencana (tahun)

Maka analisis prediksi untuk tingkat kondisi jalan untuk akhir tahun capaian (2019) adalah sebagai berikut:

Tabel 4.23 Analisa Proyeksi Tingkat Kondisi Perkerasan Jalan Faktual

Nama Ruas	LHR Awal (2016)	I (%)	LHR Tahun									
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Jln. Lingkar Kota Kendari	150	4.37	156.56	163.40	170.54	177.99	185.77	193.89	202.36	211.20	220.43	230.06
Jln. H. Lamuse	400	4.37	417.48	435.72	454.77	474.64	495.38	517.03	539.62	563.20	587.82	613.50
Jln. Orinunggu	400	4.37	417.48	435.72	454.77	474.64	495.38	517.03	539.62	563.20	587.82	613.50
Jln. Pangeran Antasari	400	4.37	417.48	435.72	454.77	474.64	495.38	517.03	539.62	563.20	587.82	613.50
Jln. Dewi Sartika	400	4.37	417.48	435.72	454.77	474.64	495.38	517.03	539.62	563.20	587.82	613.50
Jln. Brigjen Katamso	500	4.37	521.85	544.65	568.46	593.30	619.22	646.29	674.53	704.00	734.77	766.88
Jln. Sudirman	500	4.37	521.85	544.65	568.46	593.30	619.22	646.29	674.53	704.00	734.77	766.88
Jln. Ra. Kartini	500	4.37	521.85	544.65	568.46	593.30	619.22	646.29	674.53	704.00	734.77	766.88

Nama Ruas	LHR Awal (2016)	I (%)	LHR Tahun									
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Jln. Martadinata	500	4.37	521.85	544.65	568.46	593.30	619.22	646.29	674.53	704.00	734.77	766.88
Bts Kota Kendari (Labibia) - Dr. Sutomo	500	4.37	521.85	544.65	568.46	593.30	619.22	646.29	674.53	704.00	734.77	766.88

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

Tabel 4.24 Analisa Proyeksi Tingkat Kondisi Perkerasan Jalan Dengan Nilai Perkembangan Lalu Lintas Pertahun

Nama Ruas	LHR Awal (2016)	i	i			LHR Tahun		
			I	II	III	2017	2018	2019
Jln. Lingkar Kota Kendari	150	0.0437	1.0219	2.0884	3.2015	303.28	1430.69	11124.84
Jln. H. Lamuse	400	0.0437	1.0219	2.0884	3.2015	808.74	3815.17	29666.24
Jln. Orinunggu	400	0.0437	1.0219	2.0884	3.2015	808.74	3815.17	29666.24
Jln. Pangeran Antasari	400	0.0437	1.0219	2.0884	3.2015	808.74	3815.17	29666.24
Jln. Dewi Sartika	400	0.0437	1.0219	2.0884	3.2015	808.74	3815.17	29666.24
Jln. Brigjen Katamso	500	0.0437	1.0219	2.0884	3.2015	1010.93	4768.97	37082.80
Jln. Sudirman	500	0.0437	1.0219	2.0884	3.2015	1010.93	4768.97	37082.80
Jln. Ra. Kartini	500	0.0437	1.0219	2.0884	3.2015	1010.93	4768.97	37082.80
Jln. Martadinata	500	0.0437	1.0219	2.0884	3.2015	1010.93	4768.97	37082.80
Bts Kota Kendari (Labibia) - Dr. Sutomo	500	0.0437	1.0219	2.0884	3.2015	1010.93	4768.97	37082.80

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

Dari tabel tersebut di atas, dapat diketahui bahwa dengan menggunakan nilai pertumbuhan kendaraan faktual sebesar 4,37% diperoleh peningkatan LHR pada tahun 2019 adalah sebesar 13,33% sehingga peningkatan IRI untuk tahun 2019 hanya sebesar 0,02623 m/Km. Dan peningkatan nilai IRI sebesar 0,061 m/Km baru akan terjadi pada tahun 2023. Sehingga nilai IRI untuk masing-masing ruas jalan pada tahun 2019 dapat dilihat pada tabel 4.25 berikut:

Tabel 4.25 Nilai IRI Akhir Tahun Capaian Faktual

No.	Nama Ruas	Tahun 2016		Tahun 2019	
		IRI	Kriteria	IRI	Kriteria
1	Jl. Lingkar Kota Kendari	4.50	Baik	4.52623	Baik
2	Jl. H. La Muse	5.58	Baik	5.60623	Baik
3	Jl. Orinunggu	3.78	Baik	3.80623	Baik
4	Jl. Pangeran Antasari	3.08	Baik	3.10623	Baik
5	Jl. Dewi Sartika	3.91	Baik	3.93623	Baik
6	Jl. Brigjen Katamso	2.75	Baik	2.77623	Baik

No.	Nama Ruas	Tahun 2016		Tahun 2019	
		IRI	Kriteria	IRI	Kriteria
7	Jl. Sudirman	5.04	Baik	5.06623	Baik
8	Jl. RA Kartini	4.46	Baik	4.48623	Baik
9	Jl. Martadinata	3.53	Baik	3.55623	Baik
10	Batas Kota - Dr. Sutomo	3.55	Baik	3.57623	Baik

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

Sedangkan dengan penambahan nilai perkembangan lalu lintas pertahun yang ditunjukkan pada tabel 4.32 diperoleh bahwa pada tahun 2019 terjadi peningkatan nilai LHR sebesar 7316,56% sehingga nilai IRI juga bertambah sebesar 14,397 m/Km pada tahun tersebut. Adapun nilai IRI untuk masing-masing ruas jalan pada tahun 2019 dengan penambahan nilai perkembangan lalu lintas pertahun dapat dilihat pada tabel 4.26 berikut:

Tabel 4.26 Nilai IRI Akhir Tahun Capaian dengan Penambahan Nilai Perkembangan Lalu Lintas

No.	Nama Ruas	Tahun 2016		Tahun 2019	
		IRI	Kriteria	IRI	Kriteria
1	Jl. Lingkar Kota Kendari	4.50	Baik	18.897	Rusak Berat
2	Jl. H. La Muse	5.58	Baik	19.977	Rusak Berat
3	Jl. Orinunggu	3.78	Baik	18.177	Rusak Berat
4	Jl. Pangeran Antasari	3.08	Baik	17.477	Rusak Berat
5	Jl. Dewi Sartika	3.91	Baik	18.307	Rusak Berat
6	Jl. Brigjen Katamso	2.75	Baik	17.147	Rusak Berat
7	Jl. Sudirman	5.04	Baik	19.437	Rusak Berat
8	Jl. RA Kartini	4.46	Baik	18.857	Rusak Berat
9	Jl. Martadinata	3.53	Baik	17.927	Rusak Berat
10	Batas Kota - Dr. Sutomo	3.55	Baik	17.947	Rusak Berat

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2017

“Halaman ini sengaja di kosongkan”

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan baik survey langsung kondisi jalan maupun terhadap persepsi pengguna jalan, dapat disimpulkan bahwa:

1. Tingkat kondisi jalan provinsi di Kota Kendari untuk tahun 2017 baru mencapai angka **55,60%** sedangkan tingkat konektivitas jalan yang menghubungkan jalan provinsi dengan pusat produksi dan pusat kegiatan di Kota Kendari baru mencapai angka **89,40 %**.
2. Hasil evaluasi terhadap capaian nilai Standar Pelayanan Minimal kondisi jalan sesuai dengan Permen PU No. 1 Tahun 2014 dapat dikatakan **belum memenuhi** dari total **60%** tingkat capaian Standar Pelayanan Minimal yang harus dicapai hingga akhir tahun 2019. Hal ini sejalan dengan tingkat layanan yang diterima oleh masyarakat sesuai dengan persepsi pengguna jalan yang baru mencapai kisaran **49,25%**. Namun diharapkan gap sebesar 4,4% dapat dipenuhi hingga akhir tahun capaian dengan adanya kegiatan pemeliharaan dan peningkatan jalan.
Nilai konektivitas jalan juga **belum memenuhi** dari total **100%** capaian Standar Pelayanan Minimal. Namun **81,2%** responden pengguna jalan menyatakan akses jalan yang menghubungkan jalan provinsi dengan pusat produksi dan pusat kegiatan di Kota Kendari dalam kondisi baik dan sisanya sebesar **18,8%** menyatakan akses telah diaspal namun masih berlubang.
3. Kendala penerapan Standar Pelayanan Minimal pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari adalah terbatasnya anggaran untuk kegiatan pembangunan maupun pemeliharaan jalan, kurangnya sumber daya manusia dan anggaran daerah untuk dapat melaksanakan survey kondisi jalan, serta kurangnya penyedia jasa lokal yang kompeten untuk melaksanakan kegiatan penanganan jalan.
4. Berdasarkan analisa prediksi kondisi perkerasan jalan provinsi di akhir tahun capaian (2019), maka di peroleh dengan menggunakan nilai pertumbuhan faktual sebesar 4,37% pada tahun 2019 diperoleh peningkatan nilai IRI sebesar

0,02623 m/Km. sedangkan dengan menggunakan nilai pertumbuhan dengan penambahan nilai perkembangan lalu lintas pertahun diperoleh peningkatan nilai IRI untuk tahun 2019 sebesar **14,397 m/Km.**

5.2. Saran

Pelaksanaan pencapaian target Standar Pelayanan Minimal bidang Jalan pada Jalan Provinsi di Kota Kendari telah sejalan dengan program kegiatan penyelenggaraan jalan dari bidang Bina Marga Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Provinsi Sulawesi Tenggara sebagai penyelenggara jalan provinsi. Namun terdapat beberapa hal yang menjadi perhatian diantaranya :

1. Untuk mencapai target capaian hasil Standar Pelayanan Minimal di akhir tahun capaian 2019, diperlukan upaya percepatan kegiatan penanganan jalan seperti pemeliharaan dan pembangunan jalan yang diperlukan.
2. Guna memenuhi pelayanan kepada pengguna jalan, penyediaan angkutan umum yang melalui ruas jalan provinsi untuk mencapai Pusat Kegiatan Wilayah juga sangat dibutuhkan oleh masyarakat sehingga diharapkan adanya koordinasi antara instansi terkait untuk dapat memberikan alternatif pemenuhan moda transportasi di ruas jalan provinsi di Kota Kendari.
3. Pelaporan capaian Standar Pelayanan Minimal bidang Jalan masih perlu mendapatkan perhatian dari pihak penyelenggara jalan karena selain pelaksanaan kegiatan yang dapat meningkatkan kinerja pelayanan jalan, pelaporan hasil capaian juga merupakan kewajiban dari penyelenggara jalan untuk dilaksanakan setiap tahunnya.
4. Untuk pengembangan penelitian yang menyangkut Standar Pelayanan Minimal kedepannya, diharapkan setiap tahun telah tersedia data jalan yang valid seperti kondisi jalan, LHR, sehingga analisa prediksi kondisi jalan dapat dilaksanakan dengan lebih akurat.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2013), *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Cet – 15, Rineka Cipta, Jakarta.
- Arikunto, S. (2013a), *Manajemen Penelitian*. Cet – 12, Rineka Cipta, Jakarta.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Tenggara, (2015), *Sulawesi Tenggara dalam Angka 2015*, Kendari.
- Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, (2016), *Laporan Akhir Konektivitas Jalan Mendukung Sistem Logistik Nasional*, Sidoarjo.
- Budianto, H. (2016), *Manajemen Pemeliharaan Aset Infrastruktur Kebinamargaan*. Tidak Dipublikasikan, Jurusan Teknik Sipil ITS, Surabaya.
- Direktur Jenderal Bina Marga. (1997), *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota*, Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.
- Direktur Jenderal Bina Marga. (1997), *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.
- Hutauruk, A.G. (2013), “Analisis Prediksi Kondisi Perkerasan Jalan Menggunakan Pendekatan HDM-4 Untuk Penanganan Jalan (Studi Kasus Ruas Jalan Nasional BTS. Kota Gresik-Sadang)”, Tesis, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.
- Iskandar, H. (2011), “Kajian SPM Jalan Untuk Jalan Non-Tol (Minimal Service Standar Analysis for Non Toll Roads)”, Pusat Litbang Jalan dan jembatan, Jakarta.
- Iskandar, T.M. (2015), Kajian SPM Konektivitas dan Kondisi Jalan di Kota Banda Aceh, *The 18th FSTPT International Symposium, UNILA, Bandar Lampung August 28 2015*. Bandar Lampung
- Kementerian Permukiman Dan Prasarana Wilayah. (2001), *Pedoman Standar Pelayanan Minimal Bidang Penataan Ruang, Perumahan Dan Permukiman Dan Pekerjaan Umum (Keputusan Menteri Permukiman Dan Prasarana Wilayah No. 534/KPTS/M/2001)*, Jakarta

- Kementerian Perhubungan, (2006), *Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan*, Jakarta
- Kementerian Pekerjaan Umum, (2010), *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 14/Prt/M/2010 Tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang*, Jakarta.
- Kementerian Pekerjaan Umum, (2014), *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 01/Prt/M/2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang*, Jakarta.
- .Kementerian Perhubungan. (2016). *Tarif Dasar, Tarif Batas Atas Dan Tarif Batas Bawah Angkutan Penumpang Antarkota Antarpropinsi Kelas Ekonomi Di Jalan Dengan Mobil Bus Umum (Peraturan Menteri Perhubungan No. 36/PM/2016)*, Jakarta
- Kushandajani, (2010), “Standar Pelayanan Minimal (SPM) Dan Peningkatan Pelayanan Publik Di Era Otonomi Daerah Minimal Service Standard and Public Service Increase in Local Autonomy Era”, Jakarta.
- Makmur, A. (2015), Evaluasi Pemenuhan Indikator Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol di Indonesia, *Jurnal Transport*, Vol. 15 (107-114). Jakarta
- Moenir, A.S. (2006), *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Palin, A. (2013), Analisa Kapasitas dan Tingkat Pelayanan Pada Ruas Jalan Wolter Mongisidi Kota Manado, *Jurnal Sipil Statik*, Vol 1 No. 9. Manado
- Pemerintah Republik Indonesia. (2004), *Undang-Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan*. Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia. (2009), *Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia. (2009), *Undang-Undang Republik Indonesia No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik*. Jakarta
- Pemerintah Republik Indonesia. (2004), *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.34 Tahun 2004 tentang Jalan*. Jakarta

- Pemerintah Republik Indonesia. (2005), *Peraturan Pemerintah No. 65 Tahun 2005 tentang Pedoman Penyusunan dan Penerapan Standar Pelayanan Minimal*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2007), *Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah Pusat, Provinsi dan Kabupaten/Kota*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2012), *Peraturan Pemerintah No. 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 tahun 2009 tentang Pelayanan Publik*. Jakarta.
- Pemerintah Kota Kendari. (2015), *Surat Keputusan (SK) Wali Kota Kendari Nomor 1542 Tahun 2015 tentang Tarif Angkutan Umum Kota Kendari*, Kendari.
- Ratnasari, V. (2016), *Pengambilan Keputusan*, Tidak Dipublikasikan, Jurusan Teknik Sipil ITS, Surabaya.
- Ratminto, dan Winarsih, A.S. (2005), *Manajemen Pelayanan*, Pustaka Pelajar, Jogjakarta.
- Saaty, T. (1993), *Pengambilan Keputusan bagi Para Pemimpin*, PT. Pustaka Binaan Presindo, Jakarta.
- Serunting, J. (2010), “Analisis SPM Jalan untuk Menyusun Program dan Anggaran Jalan di Kota Salatiga”, Tesis, Universitas Sebelas Maret, Solo.
- Sinambela, L.P. (2011), *Reformasi Pelayanan Publik*, Bumi Aksara, Jakarta
- Sugiyono. (2014), *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Cet – 21, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono. (2012), *Statistika untuk Penelitian*, Alfabeta, Bandung.
- Suherman. (2008), Studi Persamaan Korelasi Antara Ketidakrataan Permukaan Jalan dengan Indeks Kondisi Jalan Studi Kasus Ruas Jalan Labuan – Cibaliung, *Jurnal Teknik Sipil*, Volume 8 No. 3, Juni 2008 : 206 -214, Bandung.
- Sukirman, S. (1999), *Perkerasan Lentur Jalan Raya*, Nova, Bandung.
- Syukriy, A. (2016) *Analisis Varian Anggaran Pemerintah Daerah Penjelasan Empiris dari Perspektif Keagenan*. Syukriy.wordpress.com (23/11/2017)

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

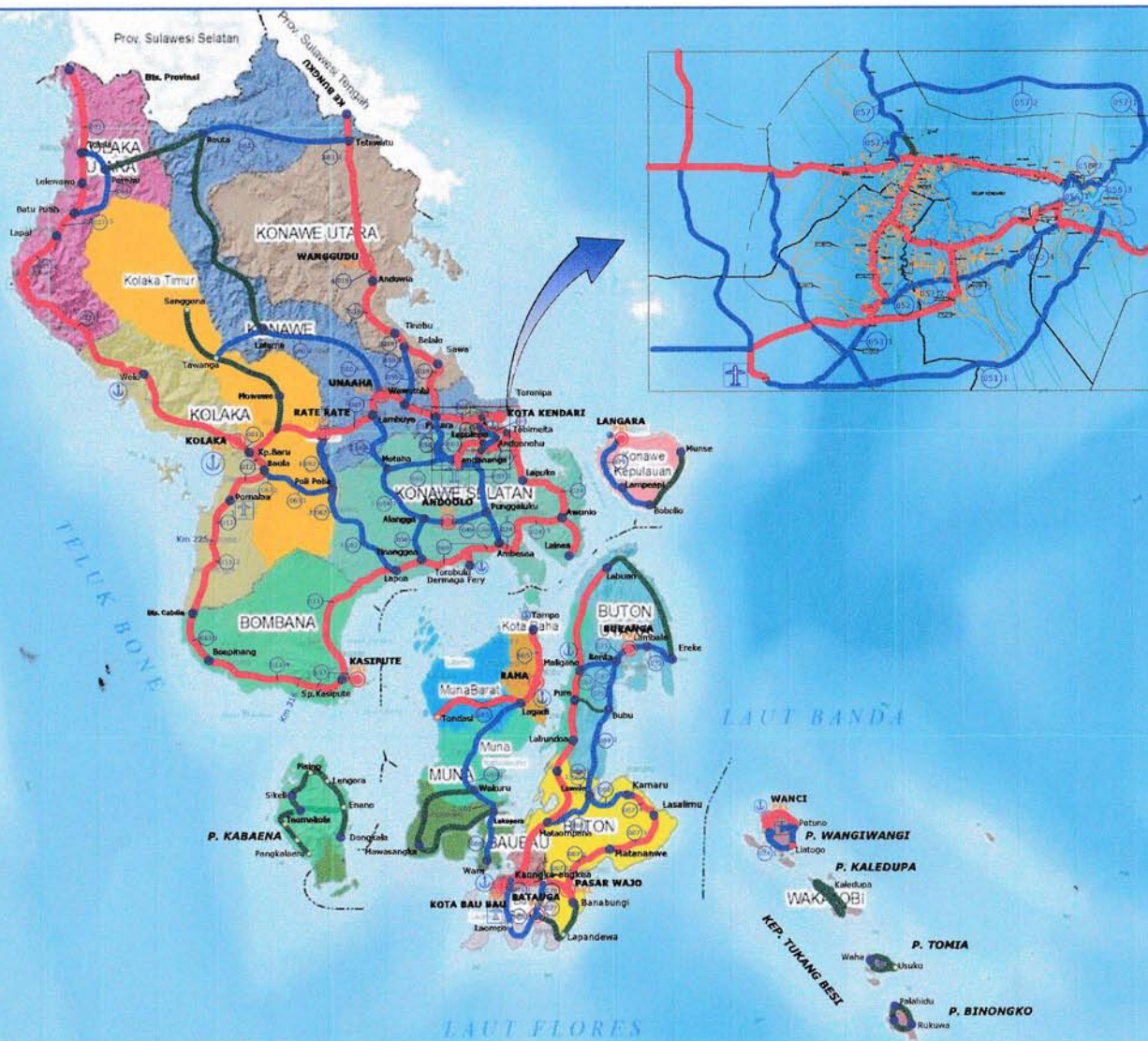


PETA

JARING JALAN NASIONAL DAN JALAN PROPINSI

SULAWESI TENGGARA

(PERIODE TAHUN 2015-2020)



BIDANG BINA MARGA

DINAS PEKERJAAN UMUM

PROVINSI SULAWESI TENGGARA



NO. RUAS	NAMA RUAS	NO. RUAS	NAMA RUAS
048	AMBESEA - PUNGALUKU	061.1	TETEWATU - PONDOA (S. WATARAKI)
049	PUNGALUKU - ALANGGA	061.2	PONDOA (S. WATARAKI) - ROUTA
050	ALANGGA - TINANGGEA	062.1	RATE RATE - POLI POLIA
051	JL. LINGKAR KOTA KENDARI	062.2	POLI POLIA - BTS. KAB. KOLTIM / KAB. KONSEL
052.1	JL. H. LAMUSE (KENDARI)	062.3	BTS. KAB. KOLTIM / KONSEL - LAPOA
052.2	JL. ORINUNGGU (KENDARI)	063.1	POLI POLIA - BTS. KAB. KOLAKA / KAB. KOLTIM
052.3	JL. PANGERAN ANTASARI (KENDARI)	063.2	BTS. KAB. KOLAKA / KAB. KOLTIM - BAULA
052.4	JL. DEWI SARTIKA (KENDARI)	064	BATU PUTIH - POREHU - TOLALA
053.1	JL. BRIGDJE KATAMSO (KENDARI)	065.1	LAGADI - BTS. KAB. MUBAR / KAB. MUNA
053.2	BTS. KOTA KENDARI / KAB. KONSEL - PUNGALUKU	065.2	BTS. KAB. MUBAR / KAB. MUNA - WAKURU
054.1	MOTABA - ALANGGA	066	BTS. KAB. MUNA / KAB. BUTENG - WAARA - WAKURU
054.2	MOTABA - LAMBUYA	067.1	WAKURU - WAKURU - WAKURU
055	AMBAIPUA - MOTABA	067.2	BTS. KAB. MUNA / KAB. BUTUR - RONTA
056.1	JL. SUDIRMAN (KENDARI)	068	KAMARU - LAWELE
056.2	JL. R.A. KARTINI (KENDARI)	069.1	LAWELE - BTS. KAB. BUTON / KAB. BUTUR
056.3	JL. MARTADINATA (KENDARI)	069.2	BTS. KAB. BUTON / KAB. BUTUR - BUBU
057.1	BTS. KOTA KENDARI / KAB. KONAWE (BURJAKO) - TORONIPA	070	BUBU - RONTA
057.2	TORONIPA - BATU GONG	071	RONTA - LAMBALE
057.3	BATU GONG - BTS. KOTA KENDARI (LABIBIA)	072	LAMBALE - EREKE
057.4	BTS. KOTA KENDARI (LABIBIA) - DA. SUTOHO	073	SP. 3 TALINGKO - LABUNDUNDO
058.1	POHARA - BTS. KAB. KONAWE / KAB. KONSEL (ANDEPALI)	074.1	WANGI - KOMALA - BANDARA MATAHORA
058.2	BTS. KAB. KONAWE / KAB. KONSEL (ANDEPALI) - AMBAIPUA	075.1	JL. DAYANU ICHSAJUDIN - LAWELE (BTS. KOTA BAI BAI / KAB. BUSELE)
059.1	WAWOTISI - BTS. KAB. KONAWE / KAB. KONSEL	076	LAWELE (BTS. KOTA BAI BAI / KAB. BUSELE) - BATAUGA
059.2	BTS. KAB. KONAWE / KAB. KONSEL - BELALO	077	BATAUGA - SAMPOLAWA
060.1	JL. HALOLEO (UNAAHA)	078	SAMPOLAWA - KADONGKONGKEA
060.2	MATAWOTI - ABUKI - JET, KONAWE HULU	079	LANGARA / SP. BATUMEA - BOBOLIO

GUBERNUR SULAWESI TENGGARA

H. NUR ALAM

Lampiran 2. Kuesioner Penelitian

Lampiran : 1 (satu) berkas
Perihal : Permohonan Wawancara

Kepada Yth.
Bapak/Ibu Responden
di –
Tempat

Dengan Hormat,

Saya Thahirah Muhsin, mahasiswa Program Magister Bidang Keahlian Manajemen Aset Infrastruktur Jurusan Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya dengan NRP 3115 2078 11, sedang mengadakan penelitian mengenai Evaluasi Penerapan Standar Pelayanan Minimal pada Ruas Jalan Provinsi Di Kota Kendari Sulawesi Tenggara.

Wawancara ini bertujuan untuk mendapatkan informasi tentang kondisi tingkat layanan yang diberikan oleh jalan serta kendala yang dihadapi dalam penerapan Standar Pelayanan Minimal pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari .

Kami mengharapkan bantuan Bapak/Ibu untuk menjawab pertanyaan wawancara ini sesuai dengan pendapat atau persepsi Bapak/Ibu.

Atas bantuan dan kerjasama yang baik dari Bapak/Ibu, kami ucapkan terima kasih.

Surabaya, Juni 2017

Hormat saya,

Thahirah Muhsin

WAWANCARA

EVALUASI PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL PADA RUAS JALAN PROVINSI DI KOTA KENDARI SULAWESI TENGGARA

I. Identitas Responden

Nama :
Jabatan :
Lama Bekerja :
Alamat :

II. Kendala Penerapan SPM Bidang Jalan

1. Bagaimana kondisi penerapan SPM pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari?

2. Program penanganan jalan apa yang dilaksanakan untuk memperbaiki kondisi jalan provinsi di Kota kendari pada tahun 2017?

3. Apasaja rencana program penanganan jalan yang akan dilaksanakan untuk mencapai target Standar Pelayanan Minimal bidang Jalan pada jalan Provinsi di Kota Kendari?

4. Berapa kali survey tentang kondisi jalan dilaksanakan dalam setahun?

5. Kendala apa saja yang dihadapi dalam pelaksanaan penerapan Standar Pelayanan Minimal Bidang Jalan pada ruas jalan provinsi di Kota Kendari?

Lampiran 3. Kuesioner Penelitian

Lampiran : 1 (satu) berkas
Perihal : Permohonan Pengisian
Kuesioner Penelitian

Kepada Yth.
Bapak/Ibu Responden
di –
Tempat

Dengan Hormat,

Saya mahasiswa Program Magister Bidang Keahlian Manajemen Aset Infrastruktur Jurusan Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya dengan NRP 3115 2078 11, sedang mengadakan penelitian mengenai Evaluasi Penerapan Standar Pelayanan Minimal pada Ruas Jalan Provinsi Di Kota Kendari Sulawesi Tenggara.

Kuesioner ini bertujuan untuk mendapatkan informasi tentang kondisi ruas jalan provinsi yang ada di Kota Kendari, konektivitas yang disediakan oleh jalan-jalan tersebut serta tingkat layanan yang diberikan oleh jalan baik kepada penyelenggara maupun pengguna jalan.

Kami mengharapkan bantuan Bapak/Ibu untuk menjawab pertanyaan kuesioner ini dengan mengisi sesuai dengan pendapat atau persepsi Bapak/Ibu.

Ats bantuan dan kerjasama yang baik dari Bapak/Ibu, kami ucapkan terima kasih.

Kendari, September 2017

Hormat saya,

T h a h i r a h M u h s i n

KUESIONER

EVALUASI PENERAPAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL PADA RUAS JALAN PROVINSI DI KOTA KENDARI SULAWESI TENGGARA

I. Identitas Responden Pengguna Jalan

Nama :

Pekerjaan :

Alamat :

Jenis Kendaraan :

II. Petunjuk Pengisian

Pada bagian kuesioner ini, Bapak/Ibu diminta untuk menentukan pilihan jawaban dari beberapa pertanyaan/ Pernyataan yang menunjukkan bagaimana pelayanan ruas jalan provinsi di Kota Kendari.

Tidak ada jawaban benar atau salah pada pilihan jawaban yang disediakan. Pilihan jawab tersebut hanya akan digunakan untuk mengukur tingkat pelayanan jalan provinsi di Kota Kendari

III. Pertanyaan/Pernyataan

A. Ruas Jalan H. La Muse

No.	Kriteria	Pertanyaan/Pernyataan	Jawaban
1.	Kondisi Jalan	a. Kerusakan jalan yang ada pada jalan provinsi yang ada di Kota Kendari	1. Rusak parah 2. Rusak 3. Baik 4. Kondisi jalan sangat baik
		b. Kenyamanan saat berkendara di jalan provinsi	1. Tidak nyaman 2. Kurang nyaman 3. Nyaman 4. Sangat nyaman
		c. Lebar badan jalan provinsi yang ada di Kota Kendari	1. lebar jalan provinsi tidak memadai 2. Lebar jalan provinsi cukup memadai 3. Lebar jalan provinsi telah memadai 4. lebar jalan provinsi sangat memadai
		d. Kecepatan rata-rata kendaraan saat melintas di jalan provinsi di Kota Kendari	1. Kurang dari 40 Km/jam 2. 40 Km/jam – 60 Km/jam 3. 70 Km/jam - 80 Km/jam 4. Lebih dari 80 Km/Jam
		e. Kondisi bahu jalan yang ada di jalan provinsi Kota Kendari	1. Tidak ada bahu jalan 2. Bahu jalan kurang lebar 3. Lebar bahu jalan rata-rata 1 m 4. Bahu jalan sangat lebar
		f. Bahu jalan yang ada dimanfaatkan sesuai fungsinya	1. Tidak ada bahu jalan 2. Bahu jalan tidak dapat difungsikan 3. Bahu jalan digunakan untuk berdagang 4. Bahu jalan digunakan sesuai dengan fungsinya untuk parkir sementara kendaraan
		g. Kondisi trotoar yang ada di jalan provinsi Kota Kendari	1. Tidak ada trotoar 2. Lebar trotoar kurang dari 1 m 3. Lebar trotoar rata-rata 1 m 4. Trotoar sangat lebar

No.	Kriteria	Pertanyaan/Pernyataan	Jawaban
		h. Trotoar difungsikan sebagai tempat bagi pejalan kaki	1. Tidak ada trotoar 2. Trotoar dalam kondisi rusak 3. Trotoar digunakan oleh pedagang kaki lima 4. Trotoar dimanfaatkan oleh pejalan kaki
		i. Jalan provinsi memiliki median jalan (pembatas jalan)	1. Tidak ada median 2. Lebar median kurang dari 1 m 3. Lebar median rata-rata 1 m 4. Lebar median lebih dari 1 m
		j. Jalan provinsi memiliki drainase/saluran tepi	1. Tidak ada drainase 2. Drainase kecil 3. Lebar drainase rata-rata 1 m 4. Drainase lebar
		k. Saluran drainase/saluran tepi berfungsi dengan baik untuk mengalirkan air	1. Tidak ada drainase 2. Drainase dalam kondisi rusak 3. Drainase baik tapi tidak dapat mengalirkan air 4. Drainase berfungsi dengan baik
		l. Kemiringan badan jalan tidak lebih dari 3% agar air hujan tidak menggenang di permukaan jalan	1. Air hujan masih menggenang di bagian tengah badan jalan 2. Air hujan menggenang di pinggir jalan 3. Air hujan mengalir lambat 4. Air hujan tidak menggenang di badan jalan
		m. Akses jalan masuk ke jalan provinsi terbatas	1. Akses jalan masuk sangat banyak 2. Banyak akses jalan masuk 3. Jalan masuk agak terbatas 4. Jalan masuk sedikit dan terbatas
		n. Jarak antara persimpangan paling dekat 0,5 Km	1. Jarak antara persimpangan sangat dekat 2. Jarak antara persimpangan dekat 3. Jarak antara persimpangan jarang 4. Jarak antara persimpangan sangat jarang
		o. Rambu jalan tersedia dan berfungsi	1. Tidak ada rambu jalan 2. Rambu jalan dalam kondisi rusak 3. Rambu jalan baik tapi tidak berfungsi 4. Rambu jalan berfungsi dengan baik
		p. Lampu penerang jalan tersedia dan berfungsi	1. Tidak ada lampu penerang jalan 2. Lampu penerang jalan dalam kondisi rusak 3. Lampu penerang jalan baik tapi tidak berfungsi 4. Lampu penerang jalan berfungsi dengan baik
		q. Pohon peneduh untuk menjaga keseimbangan alam	1. Tidak ada pohon peneduh 2. Ada pohon peneduh namun tidak terawat 3. Pohon peneduh terawat namun jarak antar pohon tidak rapat 4. Pohon peneduh terawat dengan jarak antar pohon rapat
2.	Konektivitas	a. Kondisi akses jalan menuju kawasan pusat pemerintahan Kota Kendari (Kantor Walikota) di Kec. Mandonga	1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
		Waktu tempuh untuk mencapai pusat pemerintahan Kota Kendari (Kantor Walikota) di Kec. Mandonga	1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit

No.	Kriteria	Pertanyaan/Pernyataan	Jawaban
		Biaya yang diperlukan untuk mencapai pusat pemerintahan Kota Kendari (Kantor Walikota) di Kec. Mandonga	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
		b. Kondisi akses jalan menuju kawasan strategis Teluk Kendari	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
		Waktu tempuh untuk mencapai Kawasan Strategis Teluk Kendari	<ol style="list-style-type: none"> 1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
		Biaya yang diperlukan untuk mencapai kawasan strategis Teluk Kendari	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
		c. Kondisi akses jalan menuju pusat kegiatan kesehatan RS. Umum Abu Nawas di Kec. Poasia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
		Waktu tempuh untuk mencapai pusat kegiatan kesehatan RS. Umum Abu Nawas di Kec. Poasia	<ol style="list-style-type: none"> 1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
		Biaya yang diperlukan untuk mencapai pusat kegiatan kesehatan RS. Umum Abu Nawas di Kec. Poasia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
		d. Kondisi akses jalan menuju pusat kegiatan kesehatan RS. Umum Bahteramas di Kec. Baruga	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
		Waktu tempuh untuk mencapai pusat kegiatan kesehatan RS. Umum Bahteramas di Kec. Baruga	<ol style="list-style-type: none"> 1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
		Biaya yang diperlukan untuk mencapai pusat kegiatan kesehatan RS. Umum Bahteramas di Kec. Baruga	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
		e. Kondisi akses jalan menuju kawasan pelabuhan perikanan samudera di Kec. Abeli	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
		Waktu tempuh untuk mencapai kawasan	<ol style="list-style-type: none"> 1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit

No.	Kriteria		Pertanyaan/Pernyataan	Jawaban
			pelabuhan perikanan samudera di Kec. Abeli	4. 10 menit – 20 menit
			Biaya yang diperlukan untuk mencapai kawasan pelabuhan perikanan samudera di Kec. Abeli	1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
			f. Kondisi akses jalan menuju kawasan terminal regional tipe A di Kec. Puwatu	1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
			Waktu tempuh untuk mencapai kawasan terminal regional tipe A di Kec. Puwatu	1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
			Biaya yang diperlukan untuk mencapai kawasan terminal regional tipe A di Kec. Puwatu	1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
			g. Kondisi akses jalan menuju kawasan terminal regional tipe A di Kec. Baruga	1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
			Waktu tempuh untuk mencapai kawasan terminal regional tipe A di Kec. Baruga	1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
			Biaya yang diperlukan untuk mencapai kawasan terminal regional tipe A di Kec. Baruga	1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
			h. Kondisi akses jalan menuju kawasan pendidikan tinggi (UHO) di Kec. Kambu	1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
			Waktu tempuh untuk mencapai kawasan pendidikan tinggi (UHO) di Kec. Kambu	1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
			Biaya yang diperlukan untuk mencapai kawasan pendidikan tinggi (UHO) di Kec. Kambu	1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
			i. Kondisi akses jalan menuju kawasan pusat perkantoran Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara (Kantor Gubernur) di Kec. Poasia	1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
			Waktu tempuh untuk	1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam

No.	Kriteria	Pertanyaan/Pernyataan	Jawaban
		mencapai kawasan pusat perkantoran Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara (Kantor Gubernur) di Kec. Poasia	3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
		Biaya yang diperlukan untuk mencapai kawasan pusat perkantoran Pemerintah Provinsi Sulawesi Tenggara (Kantor Gubernur) di Kec. Poasia	1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
		j. Kondisi akses jalan menuju kawasan pusat bisnis dan perdagangan Kota Lama di Kec. Kendari	1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
		Waktu tempuh untuk mencapai kawasan pusat bisnis dan perdagangan Kota Lama di Kec. Kendari	1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
		Biaya yang diperlukan untuk mencapai kawasan pusat bisnis dan perdagangan Kota Lama di Kec. Kendari	1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
		k. Kondisi akses jalan menuju pasar tradisional yang terletak di Kec. Kendari (Pasar Kota)	1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
		Waktu tempuh untuk mencapai pasar tradisional yang terletak di Kec. Kendari (Pasar Kota)	1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
		Biaya yang diperlukan untuk mencapai pasar tradisional yang terletak di Kec. Kendari (Pasar Kota)	1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
		l. Kondisi akses jalan menuju pasar tradisional yang terletak di Kec. Kadia (Pasar Baru)	1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
		Waktu tempuh untuk mencapai pasar tradisional yang terletak di Kec. Kadia (Pasar Baru)	1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
		Biaya yang diperlukan untuk mencapai pasar tradisional yang terletak di	1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000

No.	Kriteria	Pertanyaan/Pernyataan	Jawaban
		Kec. Kadia (Pasar Baru)	
		m Kondisi akses jalan menuju pasar tradisional yang terletak di Kec. Baruga (Pasar Baruga)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
		Waktu tempuh untuk mencapai pasar tradisional yang terletak di Kec. Baruga (Pasar Baruga)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
		Biaya yang diperlukan untuk mencapai pasar tradisional yang terletak di Kec. Baruga (Pasar Baruga)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
		n. Akses jalan menuju pusat perbelanjaan Lippo Plaza Kendari	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
		Waktu tempuh untuk mencapai pusat perbelanjaan Lippo Plaza Kendari	<ol style="list-style-type: none"> 1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
		Biaya yang diperlukan untuk mencapai pusat perbelanjaan Lippo Plaza	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
		o. Akses jalan menuju pusat perbelanjaan Mall Mandonga	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
		Waktu tempuh untuk mencapai pusat perbelanjaan Mall Mandonga	<ol style="list-style-type: none"> 1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
		Biaya yang diperlukan untuk mencapai pusat perbelanjaan Mall Mandonga	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000
		p. Akses jalan menuju pusat perbelanjaan Briliyan Plaza Kendari	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum ada akses jalan 2. Akses Jalan dalam kondisi rusak 3. Jalan telah diaspal namun masih berlubang 4. Akses jalan aspal dalam kondisi baik
		Waktu tempuh untuk mencapai pusat perbelanjaan Briliyan Plaza Kendari	<ol style="list-style-type: none"> 1. 1 jam – 2 jam 2. 0,5 jam – 1 jam 3. 20 menit – 30 menit 4. 10 menit – 20 menit
		Biaya yang diperlukan untuk mencapai pusat perbelanjaan Briliyan Plaza Kendari	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rp. 31.000 – Rp. 40.000 2. Rp. 21.000 – Rp. 30.000 3. Rp. 11. 000 – Rp. 20.000 4. Rp. 4.000 – Rp 10.000

LAMPIRAN 4 a.

1. REKAP KUESIONER PENGGUNA JALAN LINGKAR KOTA

[illegible]

2. REKAP KUESIONER PENGGUNA JALAN BRIGJEN KATAMSO

Responden	Pernyataan/Pertanyaan																
	Kondisi Jalan																
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
1	3	3	2	2	2	2	1	1	3	2	2	2	3	3	1	1	2
2	4	3	3	2	3	4	1	1	4	3	4	3	2	2	3	1	3
3	4	3	3	2	3	4	1	1	4	3	4	3	2	2	3	1	3
4	3	2	2	2	2	2	1	1	3	1	1	2	2	1	1	1	
5	4	4	3	2	2	2	1	1	3	2	2	2	3	3	1	3	2
6	3	3	3	2	2	2	1	1	3	2	2	2	3	3	1	3	2
7	4	4	3	2	3	4	1	1	4	3	4	3	2	2	3	1	3
8	3	2	2	2	2	2	1	1	3	1	1	2	2	1	1	1	2
9	4	3	3	2	3	4	1	1	4	3	4	3	2	2	3	1	3
10	3	3	3	2	2	2	1	1	3	2	2	2	3	3	1	3	2
11	3	4	3	2	3	4	1	1	4	3	4	3	2	2	3	1	3
12	4	3	3	2	3	4	1	1	4	3	4	3	2	2	3	1	3
13	3	3	3	2	2	2	1	1	3	2	2	2	3	3	1	3	2
14	3	2	2	2	2	2	1	1	3	1	1	2	2	1	1	1	1
15	4	3	3	2	3	4	1	1	4	3	4	3	2	2	3	1	3
16	4	4	3	2	3	4	1	1	4	3	4	3	2	2	3	1	3
17	4	3	3	2	3	4	1	1	4	3	4	3	2	2	3	1	3
18	3	2	2	2	2	2	1	1	3	1	1	2	2	1	1	1	2
19	4	3	3	2	3	4	1	1	4	3	4	3	2	2	3	1	3
20	3	3	3	2	3	4	1	1	4	3	4	3	2	2	3	1	3
21	3	4	3	1	3	4	1	1	4	3	4	3	2	2	3	1	3
22	3	3	3	2	2	2	1	1	3	2	2	2	3	3	1	3	2
23	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
Total Nilai	78	69	62	44	59	70	23	23	79	54	66	57	53	49	47	34	54
Nilai Max	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
Persentasi	85	75	67	48	64	76	25	25	86	59	72	62	58	53	51	37	59
Rata-Rata	58.9																

Responden	Pernyataan/Pertanyaan																
	Kondisi Jalan																
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	4	2	1	1	1	3	1
2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	4	1
3	2	2	1	1	3	4	1	1	1	1	1	2	3	2	1	4	2
4	2	2	1	1	3	4	1	1	1	1	1	4	3	2	1	4	2
5	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	3
6	2	2	2	2	1	3	2	2	2	1	2	3	2	2	2	3	2
7	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
8	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	3
9	1		2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	3	1	2	2
10	2	2	1	1	3	3	1	2	1	2	1	4	3	2	1	4	2
11	2	2	2	2	1	3	2	2	2	1	2	3	2	2	2	3	2
12	1	2	1	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	1	3	2	3
13	2	2	1	1	3	4	1	1	1	1	1	4	3	2	1	4	2
14	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	3	1	2	2
15	2	2	1	1	3	3	1	3	1	2	1	4	3	2	1	4	2
16	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	3
17	2	2	2	2	1	3	2	2	2	1	2	3	2	2	2	3	2
18	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	2	3	1	2	2
19	2	2	1	1	3	4	1	1	1	1	2	4	3	2	1	4	2
20	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	3	1	2	2
21	2	2	1	1	3	4	1	1	2	1	1	3	3	2	1	4	2
22	1	2	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2
23	2	2	2	2	1	3	2	2	2	1	2	3	2	2	2	3	2
Total Nilai	39	45	28	33	44	56	29	32	30	30	33	52	52	43	30	63	47
Nilai Max	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
Persentasi	42	49	30	36	48	61	32	35	33	33	36	57	57	47	33	68.5	51
Rata-Rata	43.9																

Responden	Pernyataan/Pertanyaan																
	Kondisi Jalan																
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
1	3	3	3	2	3	4	1	1	2	2	4	3	2	3	3	3	2
2	3	3	3	2	3	4	1	1	2	2	3	2	2	3	3	3	3
3	3	3	3	2	4	3	2	1	2	2	4	2	2	1	4	3	4
4	4	3	3	1	3	4	1	1	2	3	4	4	1	3	1	4	3
5	3	3	3	2	3	4	1	1	2	2	3	2	2	3	3	3	3
6	3	4	3	2	4	3	2	1	2	2	4	2	2	1	4	3	4
7	3	3	3	2	3	4	1	1	2	2	3	2	2	3	3	3	3
8	2	2	3	2	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
9	3	3	3	2	3	4	1	1	2	2	4	3	2	3	3	3	2
10	3	2	1	2	2	3	1	1	2	3	3	2	3	2	1	1	2
11	4	4	3	1	2	3	4	4	3	3	4	4	2	1	4	4	3
12	3	3	2	2	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
13	3	4	2	2	4	4	4	4	3	2	1	2	2	2	4	1	3
14	3	3	1	2	3	4	1	1	1	2	1	4	1	2	1	1	1
15	3	3	3	2	3	4	1	1	3	1	1	2	2	3	1	2	1
16	4	3	3	2	3	4	1	1	2	2	4	3	2	3	3	3	2
17	3	3	3	2	4	3	2	1	2	2	4	2	2	1	4	3	4
18	3	3	3	2	3	4	1	1	2	2	3	2	2	3	3	3	3
19	3	3	3	2	3	4	1	1	2	2	4	3	2	3	3	3	2
20	3	3	1	2	3	4	1	1	1	2	1	4	1	2	1	1	1
21	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	3	2	3	2	1	1	2
22	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
23	2	2	2	2	2	4	1	1	1	2	3	2	2	3	1	2	2
Total Nilai	67	67	57	42	68	78	32	29	42	48	67	55	48	56	54	56	53
Nilai Max	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
Persentasi	73	73	62	46	74	85	35	32	46	52	73	60	52	61	59	60.9	58
Rata-Rata	58.8																

Responden	Pernyataan/Pertanyaan																
	Kondisi Jalan																
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
1	3	3	1	2	3	4	1	1	1	2	1	4	1	2	1	1	1
2	3	3	1	1	1	2	1	1	1	1	1	4	1	2	1	2	2
3	2	3	1	2	2	4	1	1	1	2	2	3	2	3	1	3	2
4	2	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	4	1	1	2
5	3	3	3	2	2	4	1	1	4	2	3	3	2	2	1	1	2
6	3	3	1	2	3	4	1	1	1	2	1	4	1	2	1	1	1
7	2	3	2	3	2	3	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	2
8	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	4	3	1	1	1
9	2	2	2	2	2	4	1	1	1	2	3	2	2	3	1	2	2
10	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	3	2	3	2	1	1	2
11	3	3	3	2	3	4	1	1	3	1	1	2	2	3	1	2	1
12	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
13	2	3	2	3	2	3	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	2
14	3	3	1	2	3	4	1	1	1	2	1	4	1	2	1	1	1
15	3	3	3	2	3	4	1	1	3	1	1	2	2	3	1	2	1
16	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
17	2	1	2	1	2	2	1	1	1	1	1	2	4	3	1	1	1
18	3	3	3	2	3	4	1	1	3	1	1	2	2	3	1	2	1
19	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	3	2	3	2	1	1	2
20	3	3	1	2	3	4	1	1	1	2	1	4	1	2	1	1	1
21	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	3	2	3	2	1	1	2
22	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
23	2	2	2	2	2	4	1	1	1	2	3	2	2	3	1	2	2
Total Nilai	52	54	39	39	52	67	23	23	32	37	41	55	49	59	23	34	34
Nilai Max	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
Persentasi	57	59	42	42	57	73	25	25	35	40	45	60	53	64	25	37	37
Rata-Rata	45.6																

No	Pernyataan/Pertanyaan																
	Kondisi Jalan																
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
1	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	4	3	1	1	1	1
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	3	1	4	3	1	1	1
4	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	3	2	3	2	1	1	2
5	2	2	2	2	2	4	1	1	1	2	3	2	2	3	1	2	2
6	2	2	2	2	2	4	1	1	1	2	2	3	1	4	2	2	2
7	2	2	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2	2
8	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	4	3	1	2	1
9	2	2	2	2	2	4	1	1	1	2	3	2	2	3	1	2	2
10	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	3	2	3	2	1	1	2
11	2	1	2	1	1	2	1	2	1	2	3	2	3	2	1	1	2
12	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
13	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	4	3	1	1	1
14	2	2	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2	2
15	3	2	2	2	2	4	2	1	3	1	1	2	2	3	1	2	1
16	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
17	2	1	2	1	2	2	1	1	1	1	1	2	4	3	1	1	1
18	2	2	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2	2
19	2	1	2	1	1	2	2	2	2	2	3	2	3	2	1	1	2
20	3	3	3	2	3	4	1	1	3	1	1	2	2	3	1	2	1
21	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	3	2	3	2	1	1	2
22	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
23	2	2	2	2	2	4	2	1	1	2	3	2	2	3	1	2	2
Total Nilai	43	37	36	29	44	53	26	25	28	39	48	42	65	63	27	36	35
Nilai Max	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
Persentasi	47	40	39	32	48	58	28	27	30	42	52	46	71	68	29	39.1	38
Rata-Rata	43.2																

No	Pernyataan/Pertanyaan																
	Kondisi Jalan																
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
1	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	2	1	2	1
2	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
3	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	1	2	1	3
4	2	2	1	3	2	1	1	1	1	2	2	1	3	1	2	1	3
5	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
6	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
7	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
8	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	1	2
9	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
10	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
11	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	2	1	2	1
12	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
13	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
14	3	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	2	1	2	1
15	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	1	2
16	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
17	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
18	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	2	1	2	1
19	3	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	2	1	2	1
20	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
21	3	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	2	1	2	1
22	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	1	2
23	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
Total Nilai	52	49	30	32	55	36	23	23	23	36	36	33	59	52	28	34	30
Nilai Max	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
Persentasi	57	53	33	35	60	39	25	25	25	39	39	36	64	57	30	37	33
Rata-Rata	40.3																

Responden	Pernyataan/Pertanyaan																
	Kondisi Jalan																
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3	2	4	1
2	2	2	1	2	1	3	1	1	1	2	3	1	4	3	1	2	2
3	2	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	1
4	3	3	3	2	3	4	1	1	1	2	2	2	4	3	3	1	2
5	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	1	2
6	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
7	3	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3	2	4	2
8	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
9	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
10	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
11	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	2	4	1
12	3	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	2	1	2	1
13	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	1	2
14	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
15	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
16	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
17	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
18	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
19	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	1	2
20	3	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	2	1	2	1
21	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
22	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	1	2
Total Nilai	51	48	34	31	40	36	22	22	22	30	31	36	53	53	34	39	30
Nilai Max	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
Persentasi	58	55	39	35	45	41	25	25	25	34	35	41	60	60	39	44.3	34
Rata-Rata	40.9																

Responden	Pernyataan/Pertanyaan																
	Kondisi Jalan																
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
1	2	2	1	1	2	4	1	1	1	2	3	1	2	3	4	4	2
2	2	2	1	1	2	4	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2
3	1	2	2	1	2	4	1	1	4	3	2	4	1	1	4	4	2
4	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
5	2	2	1	1	2	2	1	1	1	2	3	2	3	3	2	1	2
6	2	2	1	1	3	4	1	1	1	2	3	1	2	3	4	1	2
7	3	2	1	1	2	3	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2	2
8	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
9	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
10	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
11	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
12	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
13	3	2	1	1	2	3	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2	2
14	2	2	2	1	2	3	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2	2
15	3	2	1	1	2	3	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2	2
16	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
17	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
18	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
19	3	2	1	1	2	3	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2	2
20	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
21	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
22	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
Total Nilai	51	48	33	31	48	53	22	22	25	36	38	40	51	53	38	37	32
Nilai Max	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
Persentasi	58	55	38	35	55	60	25	25	28	41	43	45	58	60	43	42	36
Rata-Rata	44.0																

Responden	Pernyataan/Pertanyaan																
	Kondisi Jalan																
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
1	2	2	1	1	2	4	2	4	3	2	3	2	3	2	3	3	3
2	3	3	2	2	2	4	3	4	2	2	3	2	2	2	4	4	3
3	2	2	1	2	2	3	1	1	1	1	1	1	4	2	1	1	1
4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	2	1	4	1
5	2	2	3	4	2	2	1	1	1	1	1	4	3	1	1	2	1
6	2	2	1	2	3	2	1	1	1	2	3	4	4	3	1	1	2
7	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	2	3	2	1	1	2	1
8	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	4	1	1	2	2
9	3	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3	2	4	2
10	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
11	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
12	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	1
13	3	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3	2	4	2
14	3	3	2	2	2	4	3	4	2	2	3	2	2	2	4	4	3
15	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3	2	4	2
16	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	1
17	3	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3	2	4	2
18	2	2	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	3	1	2	1
19	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1
20	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	1
21	3	3	2	2	2	4	3	4	2	2	3	2	2	2	4	4	3
Total Nilai	50	46	33	33	35	39	28	33	30	37	39	40	55	43	36	55	35
Nilai Max	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84
Persentasi	60	55	39	39	42	46	33	39	36	44	46	48	65	51	43	65.5	42
Rata-Rata	46.7																

LAMPIRAN 4 b.

1. REKAP KUESIONER PENGGUNA JALAN LINGKAR KOTA

Responden	Pernyataan/Pertanyaan																																																
	Konektivitas Jalan																																																
	a			b			c			d			e			f			g			h			i			j			k			l			m			n			o			p			
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3				
1	1	4	3	4	2	2	4	2	1	4	4	4	4	1	1	4	2	2	4	3	4	3	3	2	4	3	2	4	1	1	4	2	2	3	3	2	2	4	4	3	3	3	4	2	2	4	3	2	
2	4	4	3	4	2	2	4	2	1	4	4	4	4	1	1	4	2	2	4	3	4	3	3	2	4	3	2	4	1	1	4	2	2	3	3	2	3	4	4	4	3	3	4	2	2	4	3	2	
3	4	2	3	4	2	3	3	2	3	4	4	4	3	1	2	3	2	3	4	4	4	3	2	3	4	3	3	3	1	2	3	1	2	3	3	3	4	4	4	3	3	3	2	3	3	3	3		
4	4	2	3	4	2	3	3	3	3	4	4	4	3	1	2	3	2	3	4	4	3	3	2	3	3	3	3	3	1	2	3	1	2	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	2	3	3	3		
5	3	4	2	3	2	2	4	3	1	4	4	4	4	2	1	4	2	2	4	3	4	4	3	2	4	3	2	4	2	1	4	2	2	3	2	2	2	4	4	3	3	3	4	2	2	4	3	2	
6	4	4	3	4	3	2	4	2	1	3	4	4	4	1	2	4	2	2	4	3	4	3	3	2	4	3	2	4	1	2	4	2	3	3	2	2	3	4	4	4	3	3	4	2	2	4	3	2	
7	3	3	2	3	2	2	4	3	2	4	4	4	4	2	1	4	2	2	3	4	4	3	3	2	3	4	2	4	2	2	4	2	2	3	2	3	2	3	3	3	4	2	2	4	3	2			
8	4	2	3	4	2	2	4	2	2	3	4	4	4	1	1	4	2	2	4	3	3	3	3	2	4	3	2	4	1	1	4	2	3	3	3	2	3	4	2	3	4	3	3	4	2	2	4	3	2
9	3	4	3	4	3	2	4	2	1	4	4	4	4	2	2	4	2	2	3	3	4	3	3	2	2	3	3	2	4	2	1	4	2	2	3	3	2	4	4	3	3	3	4	2	2	4	3	2	
10	3	4	3	4	2	2	4	2	1	4	4	4	4	1	1	4	2	2	4	3	4	4	3	2	4	4	2	4	1	1	4	2	3	3	3	2	3	4	4	3	3	3	4	2	2	4	3	2	
Total Nilai	33	33	28	38	22	22	38	23	16	38	40	40	38	13	14	38	20	22	38	33	38	32	27	22	37	32	22	38	13	14	38	18	23	30	28	22	31	36	38	35	30	30	38	20	22	38	30	22	
Nilai Max	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40		
Persentasi	83	83	70	95	55	55	95	58	40	95	100	100	95	33	35	95	50	55	95	83	95	80	68	55	93	80	55	95	33	35	95	45	58	75	70	55	78	90	95	88	75	75	95	50	55	95	75	55	
Rata-Rata	72.45																																																

2. REKAP KUESIONER PENGGUNA JALAN BRIGJEN KATAMSO

Responden	Konektivitas Jalan																																																
	a			b			c			d			e			f			g			h			i			j			k			l			m			n			o			p			
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3				
1	4	3	3	4	2	3	4	2	2	4	4	4	3	1	2	3	2	2	4	4	4	3	3	3	4	2	2	3	2	3	3	2	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	2	2	3	3	2	3
	3	3	2	3	3	3	4	2	1	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	4	3	2	3	3	2	2	3	4	3	
2	3	3	2	3	3	4	4	2	2	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	4	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	4	3	2	3	3	2	2	3	4	3		
3	4	3	2	3	3	3	4	2	1	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	4	3	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	2	3	4	3	
4	4	3	3	4	2	3	4	2	2	4	4	4	3	1	2	3	2	2	4	4	4	3	3	3	3	4	2	2	3	2	3	3	2	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	2	2	3	3	3	
5	3	2	3	4	2	2	3	2	2	4	4	4	3	1	2	3	1	2	4	3	4	3	2	3	4	3	3	2	2	3	2	2	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3		
6	3	3	2	3	3	3	4	2	1	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	4	3	2	3	3	2	2	3	4	3	
7	4	3	2	3	3	3	4	2	1	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	4	3	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	2	3	4	3	
8	3	3	2	3	3	4	4	2	2	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	3	4	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	4	3	2	3	3	2	2	3	4	3	
9	3	2	3	4	2	2	3	2	2	4	4	4	3	1	2	3	1	2	4	3	4	3	2	3	4	3	3	2	2	3	2	2	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3		
10	4	3	2	3	3	3	4	2	1	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	4	3	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	4	3	
11	4	3	3	4	2	3	4	2	2	4	4	4	3	1	2	3	2	2	4	4	4	3	3	3	4	2	2	3	2	3	3	2	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	3		
12	3	3	2	3	3	4	4	2	2	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	3	4	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	4	3	2	3	3	2	2	3	4	3	
13	4	3	3	3	3	3	4	2	1	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	4	3	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	4	3	
14	3	3	2	3	3	4	4	2	2	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	3	4	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	4	3	2	3	3	2	2	3	4	3	
15	3	3	2	3	3	3	4	2	1	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	4	3	2	3	3	2	2	3	4	3	
16	4	3	4	4	2	2	4	2	2	4	4	4	3	1	2	3	2	2	4	4	4	3	3	3	3	4	2	2	3	2	3	2	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	2	2	3	3	3		
17	4	3	2	3	3	3	4	2	1	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	4	3	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	2	3	4	3	
18	4	3	3	4	2	3	4	2	2	4	4	4	3	1	2	3	2	2	4	4	4	3	3	3	3	4	2	2	3	2	3	3	2	3	3	4	4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	3		
19	3	3	2	3	3	4	4	2	2	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	4	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	4	3	3	4	3	2	3	3	2	2	3	4	3
20	3	3	2	3	3	3	4	2	1	3	4	4	3	1	1	3	2	1	3	4	4	2	3	3	3	3	4	3	2	1	3	2	1	2	3	3	3	3	4	3	2	3	3	2	2	3	4	3	
21	3	2	3	4	2	2	3	2	2	4	4	4	3	1	2	3	1	2	4	3	4	3	2	3	4	3	3	3	2	2	3	2	2	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	
22	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4	
23																																																	
Total Nilai	79	65	58	77	62	71	89	46	38	78	90	91	70	23	32	70	42	32	77	86	89	55	65	69	78	68	69	68	48	37	70	48	39	55	69	75	73	75	90	78	60	69	70	50	51	70	84	70	
Nilai Max	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	
Persentase	86	71	63	84	67	77	97	50	41	85	98	99	76	25	35	76	46	34.8	84	93	97	60	71	75	85	73.9	75	74	52	40	76	52	42	60	75	82	79	82	98	85	65	75	76	54	55	76	91	76	
Rata-Rata	70.61																																																

3. REKAP KUESIONER PENGGUNA JALAN H. LAMUSE

[illegible]

4. REKAP KUESIONER PENGGUNA JALAN ORINUNGGU

Responden	Pernyataan/Pertanyaan																																																			
	Konektivitas Jalan																																																			
	a			b			c			d			e			f			g			h			i			j			k			l			m			n			o			p						
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3							
1	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4	3	3	3	2	2	4	2	2	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	2	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3			
2	4	2	2	4	2	3	4	3	2	3	3	3	3	2	2	4	2	2	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	2	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3			
3	4	1	2	4	1	1	4	3	2	4	3	2	2	1	1	4	1	1	4	3	2	4	2	4	4	2	3	4	3	2	4	2	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	3	3		
4	2	3	3	4	4	3	4	4	3	4	3	3	3	2	3	4	2	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3			
5	4	2	2	4	2	3	4	3	2	3	3	3	3	2	2	4	2	2	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	2	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3		
6	4	1	2	4	1	1	4	3	2	4	3	2	2	1	1	4	1	1	4	3	2	4	2	4	4	2	3	4	3	2	4	2	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	3	3		
7	4	2	2	4	2	3	4	3	2	3	3	3	3	2	2	4	2	2	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	2	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3			
8	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	3	1	2	3	4	3	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4			
9	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4	3	3	3	2	2	4	2	2	4	3	3	4	4	4	4	3	4	2	3	4	2	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	2	
10	3	2	3	3	1	3	4	4	3	2	3	3	3	1	2	4	1	2	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	1	2	3	3	2	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	1	2	4	3	2		
11	3	1	4	4	1	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	4	1	3	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	4	3	4		
12	3	3	3	4	2	2	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2	3	3	4	3	3	4	4	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		
13	3	4	2	4	4	3	4	4	4	3	4	3	3	2	3	4	1	1	4	3	3	4	4	3	4	3	4	4	3	2	4	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	2	4	4	2		
14	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	2	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	4	3	4	4	3	3		
15	4	3	3	3	1	2	3	4	4	3	4	4	3	1	2	3	1	2	3	1	3	3	4	4	3	4	4	3	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3		
16	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4	3	3	3	2	2	4	2	2	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	2	3	4	2	3	4	2	3	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	
17	4	1	2	4	1	1	4	3	2	4	3	2	2	1	1	4	1	1	4	3	2	4	2	4	4	2	3	4	3	2	4	2	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	3	3			
18	4	2	2	4	2	3	4	3	2	3	3	3	3	2	2	4	2	2	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	2	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3			
19	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4	3	3	3	2	2	4	2	2	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	2	3	4	2	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3
20	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3			
21	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	4	4	3	3	2	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		
22	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4		
23	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	3	2	3	4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3		
Total Nilai	81	52	60	85	53	61	88	69	62	83	67	68	67	48	53	87	40	45	84	68	63	80	82	88	88	80	78	84	58	61	87	61	73	77	86	87	89	78	66	85	75	73	85	67	69	88	73	70				
Nilai Max	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92			
Persentase	88	57	65	92	58	66	96	75	67	90	73	74	73	52	58	95	43	48.9	91	74	68	87	89	96	96	87	85	91	63	66	95	66	79	84	93	95	97	85	72	92	82	79	92	73	75	96	79	76				
Rata-Rata	78.62																																																			

5. REKAP KUESIONER PENGGUNA JALAN PANGERAN ANTASARI

Responden	Konektivitas Jalan																																																	
	a			b			c			d			e			f			g			h			i			j			k			l			m			n			o			p				
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3								
	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	4	3	3				
1	3	3	4	2	2	4	3	3	4	3	3	4	3	2	4	3	2	4	3	2	4	3	2	4	3	3	2	3	3	3	2	3	3	4	3	2	4	3	2	4	3	3	4	3	3	4				
2	3	3	3	4	2	2	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2	3	3	4	3	3	4	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3				
3	3	2	2	4	2	3	4	3	4	3	2	3	3	3	4	3	2	3	3	2	3	3	2	3	3	4	4	4	4	3	2	2	3	2	3	4	4	4	3	3	3	3	2	4	2	3	4	2	3	
4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	2	2	3	2	3	3	2	2	3	2	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	1	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3
5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	2	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3			
6	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	1	2	3	2	3	3	4	4	4	4	4	3	2	3	4	4	4	3	3	3	3	2	3	3	3	3	4	2	3	3	2	3	
7	2	3	4	3	3	4	3	3	4	3	1	2	3	3	4	3	1	3	4	3	4	4	2	4	3	3	3	2	1	3	2	2	3	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	3	4	3	4
8	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3	2	2	3	4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3		
9	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	4	4	3	3	2	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
10	4	3	3	3	1	2	3	4	4	3	4	4	3	1	2	3	1	2	3	1	3	3	4	4	3	4	4	3	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3
11	3	3	3	4	2	2	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2	3	3	4	3	3	4	4	3	4	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
12	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	1	2	3	2	3	3	4	4	4	4	4	3	2	3	4	4	4	3	3	3	3	3	2	3	3	3	4	2	3	3	2	3		
13	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	2	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	4	4	3	4	3	4	3	3		
14	4	3	3	3	1	2	3	4	4	3	4	4	3	1	2	3	1	2	3	1	3	3	4	4	3	4	4	3	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3
15	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	4	3	4	4	4	4	4	4		
16	2	3	4	3	3	4	3	3	4	3	1	2	3	3	4	3	1	3	3	4	3	4	4	2	4	3	3	3	2	1	3	2	2	3	3	4	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4		
17	4	3	3	3	1	2	3	4	4	3	4	4	3	1	2	3	1	2	3	1	3	3	4	4	3	4	4	3	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3
18	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	2	4	4	3	3	2	3	2	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
19	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	2	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	3	
20	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	2	4	4	3	3	2	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
21	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	
22	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	3	2	2	3	4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	
Total Nilai	71	68	73	74	63	73	80	76	84	77	63	70	67	65	70	77	45	53	70	59	65	75	82	87	78	83	85	70	54	61	74	68	72	69	74	83	78	63	68	75	70	71	78	60	72	76	66	74		
Nilai Max	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	
Persentasi	77	74	79	80	68	79	87	83	91	84	68	76	73	71	76	84	49	57.6	76	64	71	82	89	95	85	90.2	92	76	59	66	80	74	78	75	80	90	85	68	74	82	76	77	85	65	78	83	72	80		
Rata-Rata	77.20																																																	

6. REKAP KUESIONER PENGGUNA JALAN DEWI SARTIKA

No	Pernyataan/Pertanyaan																																																
	Konektivitas Jalan																																																
	a			b			c			d			e			f			g			h			i			j			k			l			m			n			o			p			
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3				
1	2	3	4	3	3	4	3	3	4	3	1	2	3	3	4	3	1	3	4	3	4	4	2	4	3	3	3	2	1	3	2	2	3	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	
2	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	1	1	2	3	4	2	1	1	2	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1
3	3	1	3	3	1	2	3	3	1	3	1	2	2	3	4	3	1	1	3	3	1	3	3	2	3	2	3	4	2	3	1	1	3	1	2	3	3	3	3	1	3	3	1	2	3	3	2	3	2
4	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	2	4	4	3	3	2	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
5	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3	2	2	3	4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	
6	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	4	4	3	2	3	2	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	
7	2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	2	2	3	3	4	4	4	3	2	2	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	
8	2	3	4	3	3	4	3	3	4	3	1	2	3	3	4	3	1	3	4	3	4	4	2	4	3	3	3	2	1	3	2	2	3	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	
9	3	2	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3	2	2	3	4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3		
10	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	2	4	4	3	2	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
11	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	2	4	4	3	3	2	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
12	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	4	3	4	3	4	4	4	
13	2	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	1	2	3	3	4	3	1	3	4	3	4	2	4	3	3	3	2	1	3	2	2	3	3	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	
14	2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	1	3	2	2	3	3	3	4	4	4	3	2	2	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	
15	4	3	3	3	1	2	3	4	4	3	4	4	3	1	2	3	1	2	3	1	3	3	4	4	3	4	4	3	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3
16	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	1	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4	
17	2	3	4	3	3	4	3	3	4	3	1	2	3	3	4	3	1	3	4	3	4	4	2	4	3	3	3	2	1	3	2	2	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4		
18	2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1	3	2	2	3	3	3	3	4	4	4	3	2	2	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3		
19	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	1	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		
20	4	3	3	3	1	2	3	4	4	3	4	4	3	1	2	3	1	2	3	1	3	3	4	4	3	4	4	3	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	
21	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	2	4	4	3	3	2	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
22	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4	
23	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	3	4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	2	2	4	3	3	3	2	2	3	3	3
Total Nilai	58	55	70	62	57	67	71	61	72	71	49	61	62	61	73	68	40	47	72	50	57	72	72	76	74	76	77	61	50	54	67	61	66	68	67	80	68	54	60	71	71	71	71	54	67	71	73	73	
Nilai Max	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	
Persentase	63	60	76	67	62	73	77	66	78	77	53	66	67	66	79	74	43	51.1	78	54	62	78	78	83	80	82.6	84	66	54	59	73	66	72	74	73	87	74	59	65	77	77	77	77	59	73	77	79	79	
Rata-Rata	70.40																																																

7. REKAP KUESIONER PENGGUNA JALAN JEND. SUDIRMAN

No	Pernyataan/Pertanyaan																																																			
	Konektivitas Jalan																																																			
	a			b			c			d			e			f			g			h			i			j			k			l			m			n			o			p						
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3							
1	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	4	2	4	4	4	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4				
2	3	2	4	3	4	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4			
3	2	2	4	3	4	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	3	2	2	3	4	2	3	2	4	4	2	4	4	4	3	4	4	1	2	4	3	3	4	4	4	4	4	4			
4	2	2	4	3	4	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	3	2	2	3	4	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4	1	2	4	3	3	4	4	4	4	4			
5	3	2	4	3	4	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4			
6	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	2	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4		
7	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4		
8	3	2	3	4	4	2	4	4	1	3	3	2	3	2	2	3	2	2	3	1	2	4	2	3	4	2	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	4	3	2	3	4	1	2	4	1	2	4	2	3	4	2	2
9	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	3	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	2	4		
10	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4	
11	3	2	4	3	4	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4	
12	3	2	4	3	4	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	4	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4		
13	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	2	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4		
14	3	2	4	3	4	3	4	4	2	3	4	2	3	4	2	2	4	2	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4		
15	3	2	3	4	4	2	4	4	4	1	3	3	2	3	2	2	3	2	2	3	1	2	4	2	3	4	2	3	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	2	3	4	1	2	4	1	2	4	2	3	4	2	2
16	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	2	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	2	4	
17	3	2	4	3	4	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4		
18	3	2	4	3	4	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4		
19	3	2	4	3	4	3	4	2	3	4	2	3	4	2	2	4	2	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4		
20	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	2	3	3	2	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4	
21	3	2	4	3	4	3	4	4	2	3	4	2	3	4	2	2	4	2	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4		
22	3	2	3	4	4	2	4	4	4	1	3	3	2	3	2	2	3	2	2	3	1	2	4	2	3	4	2	3	3	3	4	3	3	4	3	3	4	4	1	2	4	1	2	4	1	2	3	4	2	2	4	
23	3	2	4	3	4	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	
Total Nilai	60	39	75	65	78	69	85	45	56	82	42	52	82	29	46	82	29	39	69	23	37	70	46	65	85	46	62	56	82	68	66	75	85	77	59	75	85	23	46	85	56	66	85	61	82	85	72	86				
Nilai Max	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92
Persentase	65	42	82	71	85	75	92	49	61	89	46	57	89	32	50	89	32	42.4	75	25	40	76	50	71	92	50	67	61	89	74	72	82	92	84	64	82	92	25	50	92	61	72	92	66	89	92	78	93				
Rata-Rata	68.68																																																			

8. REKAP KUESIONER PENGGUNA JALAN RE. MARTADINATA

Responden	Pernyataan/Pertanyaan																																																		
	Konektivitas Jalan																																																		
	a			b			c			d			e			f			g			h			i			j			k			l			m			n			o			p					
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3						
1	3	3	3	3	4	3	4	3	2	4	2	2	4	3	2	4	1	1	4	2	2	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3				
2	4	2	3	4	3	4	3	4	3	1	4	1	1	4	1	1	4	1	1	4	1	1	3	2	3	4	2	2	3	4	3	3	4	3	4	2	2	4	2	3	4	2	3	4	2	3					
3	2	3	2	4	1	2	2	1	1	4	1	1	1	3	1	1	4	1	4	1	4	1	4	1	1	4	1	1	2	3	1	3	3	3	3	1	1	4	1	4	1	4	1	1	4	3	2	4	1	1	
4	3	2	2	3	3	4	4	4	2	3	4	1	2	3	2	3	3	1	2	4	2	2	4	2	3	4	2	3	4	2	3	4	2	3	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4	1	2	4	2	2		
5	3	2	3	4	4	2	4	4	1	3	3	2	3	2	2	3	2	2	3	1	2	4	2	3	4	2	3	3	4	2	3	3	4	3	2	3	4	1	2	4	1	2	4	2	3	4	2	2			
6	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	2	3	1	1	3	1	2	3	2	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	2	3	1	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	2	4		
7	3	3	3	3	4	3	4	3	2	4	2	2	4	3	2	4	1	1	4	2	2	4	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3		
8	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4			
9	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4	3	2	4	
10	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4		
11	3	3	3	3	4	3	3	3	2	3	2	2	4	3	2	4	1	1	4	2	2	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3		
12	3	2	4	3	4	3	4	2	3	3	4	2	3	4	2	3	4	2	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	3	4	4	4	4		
13	3	2	3	4	4	2	4	4	1	3	3	2	3	2	2	3	2	2	3	1	2	4	2	3	4	2	3	3	4	4	3	3	4	3	2	3	4	1	2	4	1	2	4	1	2	4	4	2	2		
14	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	3	2	2	3	3	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4	3	2	4
15	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4		
16	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	3	3	2	4	3	2	4	
17	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	1	3	1	2	3	3	2	3	2	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4	4	
18	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4		
19	3	2	3	4	4	2	4	4	1	3	3	2	3	2	2	3	2	2	3	1	2	4	2	3	4	2	3	3	4	3	3	4	3	2	3	4	1	2	4	1	2	4	1	2	4	2	3	4	2	2	
20	3	2	4	3	4	3	4	2	3	4	2	3	4	2	2	4	2	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	4	2	4	4	4	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4		
21	3	2	3	4	4	2	4	4	1	3	3	2	3	2	2	3	2	2	3	1	2	4	2	3	4	2	3	3	4	3	3	4	3	2	3	4	1	2	4	1	2	4	1	2	4	2	3	4	2	2	
22	3	2	3	4	4	2	4	4	1	3	3	2	3	2	2	3	2	2	3	1	2	4	2	3	4	2	3	3	4	4	3	3	4	3	3	4	1	2	4	1	2	4	1	2	4	2	3	4	2	2	
Total Nilai	59	41	61	66	69	56	78	50	42	75	39	39	74	36	43	75	29	35	72	26	41	76	46	61	81	46	56	65	73	65	70	67	78	72	50	60	81	30	49	81	45	58	81	52	68	81	54	69			
Nilai Max	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88		
Persentase	67	47	69	75	78	64	89	57	48	85	44	44	84	41	49	85	33	39.8	82	30	47	86	52	69	92	52.3	64	74	83	74	80	76	89	82	57	68	92	34	56	92	51	66	92	59	77	92	61	78			
Rata-Rata	66.79																																																		

9. REKAP KUESIONER PENGGUNA JALAN RA. KARTINI

Responden	Pernyataan/Pertanyaan																																																
	Konektivitas Jalan																																																
	a			b			c			d			e			f			g			h			i			j			k			l			m			n			o			p			
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3				
1	3	1	3	3	4	4	3	1	2	3	1	1	3	4	3	1	1	1	1	1	4	1	1	4	1	1	3	3	4	3	3	3	4	1	2	4	1	1	4	2	3	4	3	3	3	2	2		
2	3	2	3	3	4	4	4	1	2	4	1	1	3	2	1	3	1	1	1	3	1	4	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	3	2	3	2	2			
3	3	3	3	2	2	3	3	4	3	1	4	1	1	4	3	1	4	1	1	2	1	1	3	2	4	3	2	4	3	3	3	3	1	1	3	1	1	4	3	2	4	1	2	4	3	2			
4	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	2	4		
5	3	1	2	3	2	3	4	2	2	4	1	1	3	1	1	3	2	2	3	1	4	2	2	3	1	1	3	3	3	4	4	3	2	2	4	2	2	3	2	2	3	3	3	3	2	2			
6	3	1	3	3	4	3	3	3	2	3	1	2	3	4	3	1	1	1	1	1	3	2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	1	1	3	2	3	3	3	2	3			
7	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	2	2	3	1	1	2	3	3	2	4	4	3	1	1	3	1	1	3	2	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	3	2	3	
8	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4		
9	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4		
10	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	2	2	3	1	1	2	3	3	2	4	4	3	1	1	3	1	1	3	2	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	3	2	3	
11	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	4		
12	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4		
13	3	1	2	3	2	3	4	2	2	4	1	1	3	1	1	3	2	2	3	1	1	4	2	2	3	1	1	3	3	3	4	4	4	3	2	2	4	2	2	3	2	2	3	3	3	3	2	2	
14	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	2	2	3	1	1	2	3	3	2	4	4	4	3	1	1	3	1	1	3	2	3	3	2	1	3	3	3	1	2	3	2	3	
15	3	1	2	3	2	3	4	2	2	4	1	1	3	1	1	3	2	2	3	1	1	4	2	2	3	1	1	3	3	3	4	4	4	3	2	2	4	2	2	3	2	2	3	3	3	2	2		
16	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	3	4	2	3	2	4	3	2	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	
17	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4	
18	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	2	2	3	1	1	2	3	3	2	4	4	3	1	1	3	1	1	3	2	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	3	2	3	
19	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	2	2	3	1	1	2	3	3	2	4	4	3	1	1	3	1	1	3	2	3	3	2	1	3	3	3	3	1	2	3	2	3	
20	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	3	2	4	
21	2	1	2	2	2	2	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	1	2	3	2	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	2	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	2	4	
22	3	2	4	3	4	4	4	2	3	4	2	3	4	1	2	4	1	2	3	1	1	3	2	4	4	2	3	2	4	4	4	4	4	3	3	4	4	1	2	4	3	3	4	3	4	4	4	4	
Total Nilai	59	33	58	58	57	59	74	42	51	74	30	34	70	41	41	66	30	33	61	22	29	66	49	55	66	51	52	64	59	46	70	55	62	67	45	54	73	31	36	71	53	61	71	46	63	70	51	70	
Nilai Max	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
Persentasi	67	38	66	66	65	67	84	48	58	84	34	39	80	47	47	75	34	37.5	69	25	33	75	56	63	75	58	59	73	67	52	80	63	70	76	51	61	83	35	41	81	60	69	81	52	72	80	58	80	
Rata-Rata	61.06																																																

10. REKAP KUESIONER PENGGUNA JALAN DR. SUTOMO

Responden	Pernyataan/Pertanyaan																																																	
	Konektivitas Jalan																																																	
	a			b			c			d			e			f			g			h			i			j			k			l			m			n			o			p				
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3					
1	3	3	4	4	3	3	4	1	1	4	3	2	4	1	1	3	4	3	4	1	1	4	3	2	4	3	3	4	3	3	3	4	2	4	3	2	3	3	4	4	3	4	4	3	4	3	3			
2	4	3	4	3	3	3	4	2	1	4	1	2	4	1	2	3	2	3	4	1	2	3	2	3	3	2	2	4	3	3	4	3	3	3	4	2	2	4	3	3	4	3	3	4	3	3				
3	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	3	3	4	1	2	3	1	2	3	1	2	4	1	2	4	2	2	4	2	2	4	1	2	4	1	2	3	3	3	2	3			
4	3	3	3	3	1	1	3	1	1	4	1	2	1	1	1	3	1	3	4	1	1	4	1	2	3	1	2	4	1	3	4	1	3	4	1	3	4	1	2	4	1	3	4	4	4	4	3	3		
5	3	3	3	3	1	3	3	3	1	3	1	2	2	1	4	3	1	2	3	1	2	2	3	3	1	1	2	1	2	3	1	2	2	1	2	3	1	2	3	1	2	2	3	3	3	1	2			
6	3	3	3	3	2	3	3	1	2	3	1	1	3	1	1	3	3	2	3	1	1	3	1	2	3	1	1	3	2	3	3	2	3	2	2	3	1	2	3	2	2	3	3	3	3	2	2			
7	3	3	3	3	2	2	4	1	2	4	1	1	3	1	1	3	2	2	4	1	2	3	2	2	4	1	2	2	4	2	2	4	2	2	4	1	2	4	3	2	3	3	3	4	2	2				
8	3	2	4	3	2	4	3	2	4	2	2	3	4	2	3	3	2	3	4	2	3	4	2	3	4	2	3	4	2	3	4	2	4	2	3	4	2	3	4	2	4	4	4	2	4					
9	3	3	3	2	3	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	2	3	3	2	3	2	2	3	3	3	4	3	3	4				
10	3	2	2	3	2	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	2	3	2	3	3	2	2	3	3	4	3	3			
11	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	4	2	2	2	3	3	4	4	3	2	2	3	2	3	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	2	2				
12	3	3	2	3	2	2	3	2	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	4	4	3	4	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	2	3	2	3	3	2	2	3	3	4			
13	3	3	3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	2	2	3	3	3	4	3	3	4		
14	4	3	4	3	3	3	4	2	1	4	1	2	4	1	2	3	2	3	4	1	2	3	2	3	3	2	2	4	3	3	4	3	3	3	3	4	2	2	4	3	3	4	3	3	4	3	3			
15	4	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	4	4	3	4	4	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	2	3	3	2	2	3	3	4
16	3	2	2	3	2	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	2	3	2	3	3	2	2	3	3	4	3	3	3		
17	3	3	3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	2	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	4	3	3	4			
18	4	2	3	3	2	2	2	2	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	2	3	3	4	3	2	2	3	3	2	2	3	3	4
19	3	2	2	3	2	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	2	3	2	3	3	2	2	3	3	4	3	3	3	
20	3	3	3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	2	2	3	3	3	4	3	3	4		
21	4	3	4	3	3	3	4	2	1	4	1	2	4	1	2	3	2	3	4	1	2	3	2	3	4	1	2	3	4	3	4	3	3	3	3	4	2	2	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3		
Total Nilai	68	56	63	60	49	53	67	42	49	74	42	48	67	40	47	69	54	59	74	45	57	71	54	61	72	54	54	73	60	59	70	58	56	70	54	51	73	42	53	67	46	58	68	62	70	70	56	67		
Nilai Max	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84	84		
Persentasi	81	67	75	71	58	63	80	50	58	88	50	57	80	48	56	82	64	70.2	88	54	68	85	64	73	86	64.3	64	87	71	70	83	69	67	83	64	61	87	50	63	80	55	69	81	74	83	83	67	80		
Rata-Rata	70.24																																																	

Lampiran 5. Rekap Kondisi Jalan Per 100 meter

No.	Nama Jalan	STA Awal	STA Akhir	Total Penilaian				LHR Rata-Rata	Kapasitas Dasar	Peny. Untuk Lebar	VCR	Ket	ANALISA			KATEGORI INDEKS LINKS
				SDI	RCI	IRI	Kondisi						INDEKS IRI	INDEKS VCR	INDEKS LINKS	
1	H. La Muse	0+000	0+100	75	5	7.37	Sedang	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	0.9276891	0.928760894	0.928225021	Sangat Baik
		0+100	0+200	75	5	7.37	Sedang	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	0.9276891	0.928760894	0.928225021	Sangat Baik
		0+200	0+300	0	7	3.79	Baik	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.928760894	1.022422176	Sangat Baik
		0+300	0+400	0	7	3.79	Baik	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.928760894	1.022422176	Sangat Baik
		0+400	0+500	0	7	3.79	Baik	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.928760894	1.022422176	Sangat Baik
		0+500	0+600	75	5	7.37	Sedang	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	0.9276891	0.928760894	0.928225021	Sangat Baik
		0+600	0+700	75	5	7.37	Sedang	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	0.9276891	0.928760894	0.928225021	Sangat Baik
		0+700	0+800	75	5	7.37	Sedang	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	0.9276891	0.928760894	0.928225021	Sangat Baik
		0+800	0+900	0	7	3.79	Baik	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.928760894	1.022422176	Sangat Baik
		0+900	1+000	0	7	3.79	Baik	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.928760894	1.022422176	Sangat Baik
		1+000	1+100	0	7	3.79	Baik	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.928760894	1.022422176	Sangat Baik
		1+100	1+200	0	7	3.79	Baik	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.928760894	1.022422176	Sangat Baik
		1+200	1+300	0	7	3.79	Baik	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.928760894	1.022422176	Sangat Baik
		1+300	1+400	75	5	7.37	Sedang	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	0.9276891	0.928760894	0.928225021	Sangat Baik
		1+400	1+500	75	5	7.37	Sedang	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	0.9276891	0.928760894	0.928225021	Sangat Baik
		1+500	1+600	75	5	7.37	Sedang	400	2900	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	0.9276891	0.928760894	0.928225021	Sangat Baik

No.	Nama Jalan	STA Awal	STA Akhir	Total Penilaian				LHR Rata-Rata	Kapasitas Dasar	Peny. Untuk Lebar	VCR	Ket	ANALISA			KATEGORI INDEKS LINKS
				SDI	RCI	IRI	Kondisi						INDEKS IRI	INDEKS VCR	INDEKS LINKS	
2	Orinunggu	0+000	0+100	0	7	3.79	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.11608346	0.61702495	0.866554204	Sangat Baik
		0+100	0+200	0	7	3.79	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.11608346	0.61702495	0.866554204	Sangat Baik
		0+200	0+300	0	7	3.79	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.11608346	0.61702495	0.866554204	Sangat Baik
		0+300	0+400	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		0+400	0+500	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		0+500	0+600	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		0+600	0+700	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		0+700	0+800	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		0+800	0+900	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		0+900	1+000	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		1+000	1+100	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		1+100	1+200	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		1+200	1+300	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		1+300	1+400	75	5	7.37	Sedang	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	0.92768915	0.61702495	0.772357049	Baik
		1+400	1+500	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		1+500	1+600	75	5	7.37	Sedang	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	0.92768915	0.61702495	0.772357049	Baik
		1+600	1+700	75	5	7.37	Sedang	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	0.92768915	0.61702495	0.772357049	Baik
		1+700	1+800	75	5	7.37	Sedang	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	0.92768915	0.61702495	0.772357049	Baik
		1+800	1+900	75	5	7.37	Sedang	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	0.92768915	0.61702495	0.772357049	Baik
		1+900	2+000	95	5	7.37	Sedang	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	0.92768915	0.61702495	0.772357049	Baik
		2+000	2+100	20	7	3.79	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.11608346	0.61702495	0.866554204	Sangat Baik
		2+100	2+200	75	5	7.37	Sedang	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	0.92768915	0.61702495	0.772357049	Baik
		2+200	2+300	5	7	3.79	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.11608346	0.61702495	0.866554204	Sangat Baik
		2+300	2+400	15	7	3.79	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.11608346	0.61702495	0.866554204	Sangat Baik
		2+400	2+500	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		2+500	2+600	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		2+600	2+700	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		2+700	2+800	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		2+800	2+900	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		2+900	3+000	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik
		3+000	3+100	0	8	2.37	Baik	400	1650	1.08	0.448934	Arus Stabil Kec. Dibatasi	1.19084908	0.61702495	0.903937013	Sangat Baik

No.	Nama Jalan	STA Awal	STA Akhir	Total Penilaian			LHR Rata-Rata	Kapasitas Dasar	Peny. Untuk Lebar	VCR	Ket	ANALISA			KATEGORI
				SDI	RCI	IRI						INDEKS IRI	INDEKS VCR	INDEKS LINKS	
3	Pangeran Antasari	0+000	0+100	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1908491	0.92876089	1.059804985	Sangat Baik
		0+100	0+200	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1908491	0.92876089	1.059804985	Sangat Baik
		0+200	0+300	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1908491	0.92876089	1.059804985	Sangat Baik
		0+300	0+400	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1908491	0.92876089	1.059804985	Sangat Baik
		0+400	0+500	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1908491	0.92876089	1.059804985	Sangat Baik
		0+500	0+600	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1908491	0.92876089	1.059804985	Sangat Baik
		0+600	0+700	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1908491	0.92876089	1.059804985	Sangat Baik
		0+700	0+800	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1908491	0.92876089	1.059804985	Sangat Baik
		0+800	0+900	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1908491	0.92876089	1.059804985	Sangat Baik
		0+900	1+000	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1908491	0.92876089	1.059804985	Sangat Baik
		1+000	1+100	15	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		1+100	1+200	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1908491	0.92876089	1.059804985	Sangat Baik
		1+200	1+300	5	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		1+300	1+400	20	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		1+400	1+500	5	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		1+500	1+600	5	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		1+600	1+700	5	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		1+700	1+800	10	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		1+800	1+900	5	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		1+900	2+000	5	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		2+000	2+100	5	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		2+100	2+200	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		2+200	2+300	0	8	2.37	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1908491	0.92876089	1.059804985	Sangat Baik
		2+300	2+400	10	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		2+400	2+500	5	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik
		2+500	2+600	5	7	3.79	Baik	400	0.56	0.246305	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.1160835	0.92876089	1.022422176	Sangat Baik

Lanjutan Lampiran 5.

No.	Nama Jalan	STA Awal	STA Akhir	Total Penilaian				LHR Rata-Rata	Kapasitas Dasar	Peny. Untuk Lebar Jalur	VCR	Ket	INDEKS LINKS			KATEGORI INDEKS LINKS
				SDI	RCI	IRI	Kondisi						INDEKS IRI	INDEKS VCR	INDEKS LINKS	
5	Brigien Katamso	0+000	0+100	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		0+100	0+200	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		0+200	0+300	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		0+300	0+400	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		0+400	0+500	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		0+500	0+600	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		0+600	0+700	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		0+700	0+800	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		0+800	0+900	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		0+900	1+000	5	7	3.79	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		1+000	1+100	75	6	5.43	Sedang	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		1+100	1+200	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		0+000	1+300	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		1+300	1+400	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		1+400	1+500	17.5	7	3.79	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		0+000	1+600	5	7	3.79	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		1+600	1+700	2.5	7	3.79	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		1+700	1+800	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		0+000	1+900	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		1+900	2+000	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		2+000	2+100	5	7	3.79	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		2+100	2+200	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		2+200	2+300	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		2+300	2+400	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		2+400	2+500	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		2+500	2+600	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik
		2+600	2+700	0	8	2.37	Baik	500	1650	1.08	0.561167	Arus StABIL namun Kec. Dikendalikan	0.894736842	0.444358111	0.669547477	Baik

No.	Nama Jalan	STA Awal	STA Akhir	Total Penilaian				LHR Rata-Rata	Kapasitas Dasar	Peny. Untuk Lebar	VCR	Ket	ANALISA			KATEGORI INDEKS LINKS
				SDI	RCI	IRI	Kondisi						INDEKS IRI	INDEKS VCR	INDEKS LINKS	
6	Jend. Sudirman	0+000	0+100	15	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	Sangat Baik
		0+100	0+200	75	5	7.37	Sedang	500	2900	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. dibatasi	0.92768915	0.83402804	0.880858595	Sangat Baik
		0+200	0+300	0	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	Sangat Baik
		0+300	0+400	0	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	Sangat Baik
		0+400	0+500	5	6	5.43	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. dibatasi	1.02977289	0.83402804	0.931900464	Sangat Baik
		0+500	0+600	0	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	Sangat Baik
		0+600	0+700	0	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	Sangat Baik
		0+700	0+800	105	4	9.75	Rusak Ringan	500	2900	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. dibatasi	0.80274875	0.83402804	0.818388396	Baik
		0+800	0+900	0	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	Sangat Baik

Lanjutan Lampiran 5.

No.	Nama Jalan	STA Awal	STA Akhir	Total Penilaian				Kapasitas Dasar	Peny. Untuk Lebar	VCR	Ket	ANALISA			KATEGORI	
				SDI	RCI	IRI	Kondisi					INDEKS IRI	INDEKS VCR	INDEKS LINKS	INDEKS LINKS	INDEKS LINKS
7	RA. Kartini	0+000	0+100	0	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	0.975055749	sangat Baik
		0+100	0+200	75	5	7.37	Sedang	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	0.92768915	0.83402804	0.880858595	0.880858595	sangat Baik
		0+200	0+300	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.19084908	0.83402804	1.012438558	1.012438558	sangat Baik
		0+300	0+400	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.19084908	0.83402804	1.012438558	1.012438558	sangat Baik
		0+400	0+500	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.19084908	0.83402804	1.012438558	1.012438558	sangat Baik
		0+500	0+600	15	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	0.975055749	sangat Baik
		0+600	0+700	5	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	0.975055749	sangat Baik
		0+700	0+800	5	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	0.975055749	sangat Baik
		0+800	0+900	20	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	0.975055749	sangat Baik
		0+900	1+000	20	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	0.975055749	sangat Baik
		1+000	1+100	75	5	7.37	Sedang	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	0.92768915	0.83402804	0.880858595	0.880858595	sangat Baik
		1+100	1+200	80	5	7.37	Sedang	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	0.92768915	0.83402804	0.880858595	0.880858595	sangat Baik
		0+000	1+300	95	5	7.37	Sedang	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	0.92768915	0.83402804	0.880858595	0.880858595	sangat Baik
		1+300	1+400	15	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	0.975055749	sangat Baik
		1+400	1+500	15	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabil namun kec. Dibatasi	1.11608346	0.83402804	0.975055749	0.975055749	sangat Baik

No.	Nama Jalan	STA Awal	STA Akhir	Total Penilaian			LHR Rata-Rata	Kapasitas Dasar	Peny. Untuk Lebar	VCR	Ket	ANALISA			KATEGORI INDEKS LINKS
				SDI	RCI	IRI						INDEKS IRI	INDEKS VCR	INDEKS LINKS	
8	RE. Martadinata	0+000	0+100	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		0+100	0+200	75	5	7,37	Sedang	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	0,880858595	Sangat Baik
		0+200	0+300	75	5	7,37	Sedang	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	0,880858595	Sangat Baik
		0+300	0+400	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		0+400	0+500	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		0+500	0+600	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		0+600	0+700	75	5	7,37	Sedang	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	0,880858595	Sangat Baik
		0+700	0+800	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		0+800	0+900	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		0+900	1+000	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		1+000	1+100	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		1+100	1+200	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		1+200	1+300	20	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		1+300	1+400	115	4	9,75	Rusak Ringan	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	0,818388396	Sangat Baik
		1+400	1+500	40	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	0,818388396	Sangat Baik
		1+500	1+600	40	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	0,818388396	Sangat Baik
		1+600	1+700	75	5	7,37	Sedang	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	0,818388396	Sangat Baik
		1+700	1+800	40	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	0,818388396	Sangat Baik
		1+800	1+900	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		1+900	2+000	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		2+000	2+100	0	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		2+100	2+200	0	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		2+200	2+300	0	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		2+300	2+400	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		2+400	2+500	5	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		2+500	2+600	0	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		2+600	2+700	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		2+700	2+800	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		2+800	2+900	0	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		2+900	3+000	0	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		3+000	3+100	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		3+100	3+200	15	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		3+200	3+300	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		3+300	3+400	0	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		3+400	3+500	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		3+500	3+600	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		3+600	3+700	0	7	3,79	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		3+700	3+800	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		3+800	3+900	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		3+900	4+000	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik
		4+000	4+100	0	8	2,37	Baik	500	2900	0,56	0,307882	Arus Stabi namun kec. Dibatasi	0,83402804	1,012438558	Sangat Baik

No.	Nama Jalan	STA Awal	STA Akhir	Total Penilaian			LHR Rata-Rata	Kapasitas Dasar	Peny. Untuk Lebar	VCR	Ket	ANALISA		KATEGORI INDEKS LINKS		
				SDI	RCI	IRI						INDEKS IRI	INDEKS VCR			
9	Dr. Sutomo (Bts Labibia)	0+000	0+100	20	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		0+100	0+200	20	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		0+200	0+300	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		0+400	0+400	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		0+400	0+500	20	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		0+500	0+600	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		0+600	0+700	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		0+700	0+800	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		0+800	0+900	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		0+900	1+000	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		1+000	1+100	20	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		1+100	1+200	20	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		1+200	1+300	90	5	7.37	Sedang	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		1+300	1+400	20	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		1+400	1+500	20	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		1+500	1+600	20	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		1+600	1+700	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		1+700	1+800	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		1+800	1+900	20	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		1+900	2+000	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		2+000	2+100	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		2+100	2+200	80	5	7.37	Sedang	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		2+200	2+300	75	5	7.37	Sedang	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		2+300	2+400	0	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		2+400	2+500	20	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		2+500	2+600	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		2+600	2+700	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		2+700	2+800	0	8	2.37	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		2+800	2+900	0	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		2+900	3+000	0	8	2.37	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		3+000	3+100	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		3+100	3+200	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		3+200	3+300	2.5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		3+300	3+400	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		3+400	3+500	0	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		3+500	3+600	5	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		3+600	3+700	95	5	7.37	Sedang	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		3+700	3+800	40	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		3+800	3+900	35	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
		3+900	4+000	20	7	3.79	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik
4+000	4+100	0	8	2.37	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik		
4+100	4+200	0	8	2.37	Baik	500	2900	0.56	0.307882	Arus StabiI namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.8340728041	0.975055749	Sangat Baik		

No.	Nama Jalan	STA Awal	STA Akhir	Total Penilaian			LHR Rata-Rata	Kapasitas Dasar	Peny. Untuk Lebar	VCR	Ket	AMALISA			KATEGORI
				SDI	RCI	IRI						INDEKS IRI	INDEKS VCR	INDEKS LINKS	
		4+200	4+300	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		4+300	4+400	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		4+400	4+500	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		4+500	4+600	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		4+600	4+700	5	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.834028041	0.975055749	Sangat Baik
		4+700	4+800	5	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.834028041	0.975055749	Sangat Baik
		4+800	4+900	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		4+900	5+000	5	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.834028041	0.975055749	Sangat Baik
		5+000	5+100	5	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		5+100	5+200	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.834028041	0.975055749	Sangat Baik
		5+200	5+300	5	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.834028041	0.975055749	Sangat Baik
		5+300	5+400	5	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.834028041	0.975055749	Sangat Baik
		5+400	5+500	20	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		5+500	5+600	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		5+600	5+700	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.029772887	0.834028041	0.931900464	Sangat Baik
		5+700	5+800	75	6	5.43	Sedang	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.834028041	0.975055749	Sangat Baik
		5+800	5+900	20	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.834028041	0.975055749	Sangat Baik
		5+900	6+000	5	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		6+000	6+100	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		6+100	6+200	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.116083458	0.834028041	0.975055749	Sangat Baik
		6+200	6+300	5	7	3.79	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		6+300	6+400	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		6+400	6+500	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		6+500	6+600	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		6+600	6+700	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		6+700	6+800	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		6+800	6+900	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		6+900	7+000	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		7+000	7+100	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		7+100	7+200	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik
		7+200	7+300	0	8	2.37	Baik	500	0.56	0.307882	Arus Stabili namun kec. dikendalikan	1.190849075	0.834028041	1.012438558	Sangat Baik

Lanjutan Lampiran 5. Rekap Kondisi Jalan Per 100 Meter

[illegible]



DINAS PEKERJAAN UMUM
BIDANG BINA MARGA

Lembar : _____ Dari : _____

FORMULIR SURVAI KONDISI JALAN ASPAL PER 100 M

Nomor Propinsi :
Nama Propinsi :

Nomor Ruas :
Nama Ruas :

Dari Patok Km :
Ke Patok Km :

Status/Fungsi :
Tgl/Bln/Thn :
Surveyor : 1 2

Permukaan Perkerasan	
Susunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/Rapat
<input type="checkbox"/>	2. Kasar
Kondisi/Kedaaan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Baik/tdk. ada kelainan
<input type="checkbox"/>	2. Aspal berlebihan
<input type="checkbox"/>	3. Lepas-lepas
<input type="checkbox"/>	4. Hancur
% Penurunan	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. <10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas
% Tambalan	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. < 10% luas
<input checked="" type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Retak-retak	
Jenis	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Tidak berhubungan
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Saling berhubungan (Berbidang luas)
<input type="checkbox"/>	4. Saling berhubungan (Berbidang sempit)
Lebar	
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. Halus < 1 mm
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Sedang 1 - 5 mm
<input type="checkbox"/>	4. Lebar > 5 mm
% Luas	
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada
<input type="checkbox"/>	2. < 10% luas
<input type="checkbox"/>	3. 10-30% luas
<input type="checkbox"/>	4. >30% luas

Kerusakan Lain		
Jumlah Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. 1 / 100 meter	
<input type="checkbox"/>	3. 2 - 5 / 100 meter	
<input type="checkbox"/>	4. > 5 / 100 meter	
Ukuran Lubang		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. Kecil - dangkal	
<input type="checkbox"/>	3. Kecil - dalam	
<input type="checkbox"/>	4. Besar - dangkal	
<input type="checkbox"/>	5. Besar - dalam	
Bekas Roda		
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	
<input type="checkbox"/>	2. < 1 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	3. 1 - 3 cm dalam	
<input type="checkbox"/>	4. > 3 cm dalam	
KR	Kerusakan Tepi	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Ringan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berat	3. <input type="checkbox"/>

Bahu, Saluran Samping dan lain-lain		
KR	Kondisi Bahu	KN
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/Rata	2. <input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	3. Bekas rd./Erosi ringan	3. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Bekas rd./Erosi berat	4. <input type="checkbox"/>
KR	Permukaan Bahu	KN
<input type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Diatas permukaan jalan	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Rata dgn. permukaan jalan	3. <input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	4. Dibawah permukaan jalan	4. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. > 10 cm dibawah permukaan jalan	5. <input type="checkbox"/>
KR	Kondisi Saluran Samping	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Bersih	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Tertutup/Tersumbat	3. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Erosi	4. <input type="checkbox"/>
KR	Kerusakan Lereng	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Longsor/Runtuh	2. <input type="checkbox"/>
KR	Trotoar	KN
<input checked="" type="checkbox"/>	1. Tidak ada	1. <input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Baik/Aman	2. <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Berbahaya	3. <input type="checkbox"/>

Ukuran lubang Kecil (diameter < 0,5 m); Besar (diameter ≥ 0,5 m); Dangkal (kedalaman < 5 cm); Dalam (kedalaman ≥ 5 cm)

Status Ruas Jalan : N = Nasional; P = Propinsi; M = Kotamadya; K = Kabupaten

1	1	
2	1	
3	1	
4	3	
5	3	
6	3	
7	1	
8	1	
9	1	
10	1	
11	1	1
12	3	3
13	4	4
14	1	1
15	1	1
16	1	1

PERHITUNGAN SDI / 100M

TINJAUAN LINK

JL. Brigjen Katamso

KM FROM: 0 0 0 + 0 0 0

KM TO: 0 0 0 + 1 0 0

1. TOTAL ARAE OF
CRACK (LUAS)

2. AVERAGE CRACK
WIDTS (LEBAR)

3. TOTAL NUMBER
OF POTHOLE (JUMLAH)

PENILAIAN

1. NONE

2. < 10%..... SDI = 5

3. 10 - 30% SDI = 20

4. > 30%..... SDI = 40

SDI = 0

PENILAIAN

1. NONE

2. FINE < 1 MM

3. MED 1 - 5 MM

4. WIDE > 5 MM..... SDI = SDI * 2

SDI = SDI * 2

SDI = 0 * 1 = 0

PENILAIAN

1. NONE

2. 1 / 100 M..... SDI = SDI + 15

3. 2 - 5 / 100 M..... SDI = SDI + 75

4. > 5 / 100 M..... SDI = SDI + 225

SDI = SDI +

SDI = 0 + 0 = 0

PENILAIAN

1. NONE

2. < 1CM..... SDI = SDI + 2.5

3. 1 - 3 CM..... SDI = SDI + 10

4. > 3 CM..... SDI = SDI + 20

SDI = SDI +

SDI = 0 + 0 = 0

AVERAGE DEPTH
OF WHEEL RUTTING
(BEKAS)

SDI = 0
BAIK

BIOGRAFI PENULIS



Thahirah Muhsin lahir di Parepare Sulawesi Selatan pada tanggal 6 Oktober 1983. Penulis menghabiskan masa kecil dan sekolah dari SD hingga SMP di Kota Parepare. Penulis kemudian melanjutkan SMA di Kota Bau-Bau dan memperoleh gelar sarjana di Fakultas Teknik Universitas Haluoleo Kendari Sulawesi Tenggara. Setelah menyelesaikan pendidikan S1, penulis sempat menjadi dosen kontrak pada Universitas

Muhammadiyah Buton dan AMIK Global Kendari sebelum akhirnya akhirnya diterima menjadi Aparatur Sipil Negara pada Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sulawesi Tenggara pada tahun 2011. Pada tahun 2015, penulis melanjutkan studi di Program Magister Manajemen Aset Infrastruktur pada Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya melalui seleksi penerimaan karyasiswa yang diadakan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Setelah Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sulawesi Tenggara terbagi menjadi 3 instansi, saat ini penulis ditempatkan pada Dinas Perumahan Rakyat, Kawasan Permukiman dan Pertanahan Provinsi Sulawesi Tenggara. Untuk informasi mengenai tesis ini, pembaca dapat menghubungi penulis melalui alamat email : ira.muhsin@gmail.com